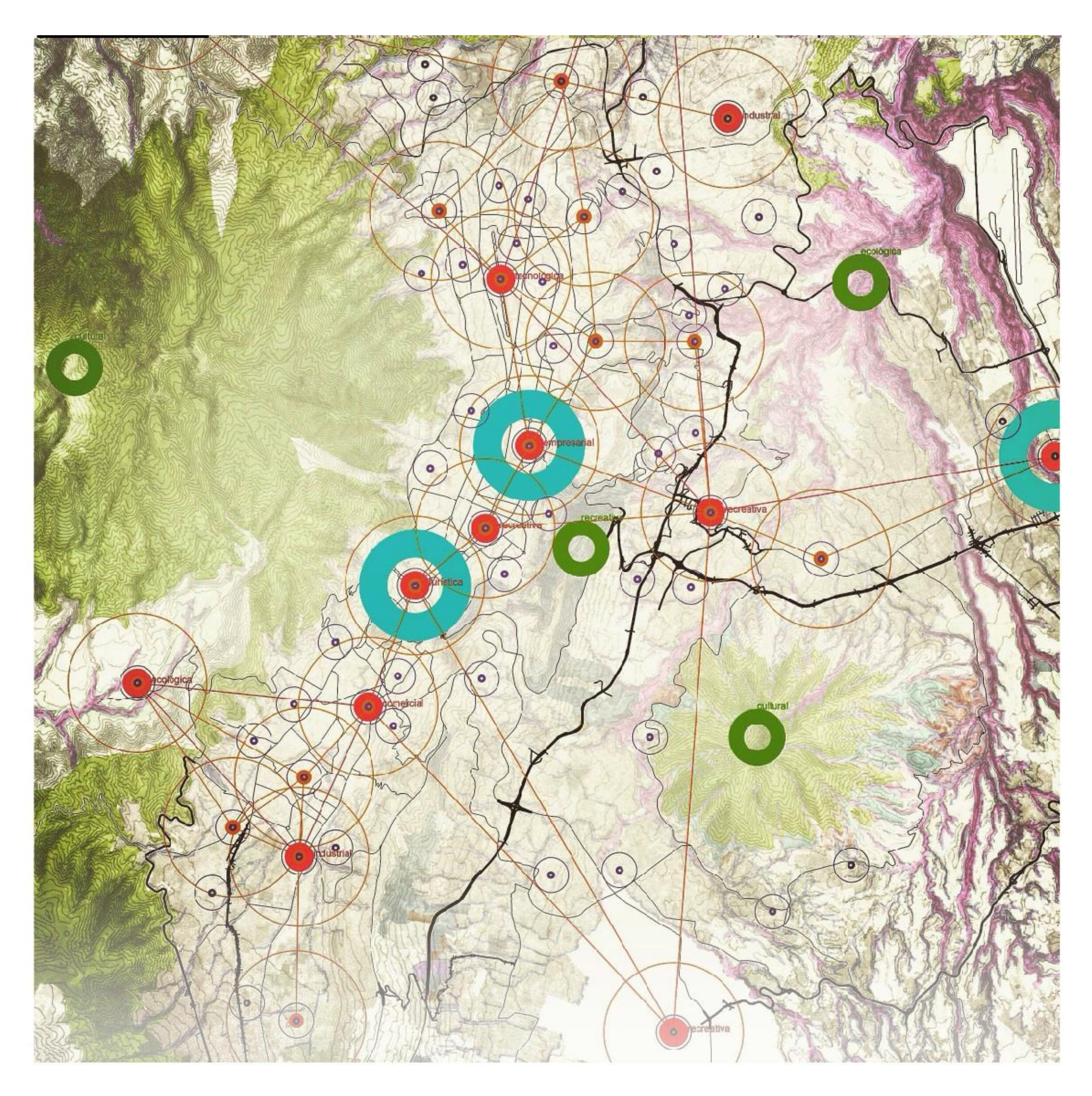
Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial



VOLUMEN II

PROPUESTA: COMPONENTE ESTRATÉGICO

Aprobada en Sesión Extraordinaria del Concejo Metropolitano del DMQ 13.02.2015

Contenido Volumen II



3. Propuesta

Bibliografía

Créditos

Alcaldía Metropolitana de Quito

Secretaría General de Planificación

Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda

Secretaría General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana

Secretaría General de Seguridad y Gobernanza

Secretaría de Desarrollo Productivo y Competitividad

Secretaría de Ambiente

Secretaría de Movilidad

Secretaria de Inclusión Social

Secretaría de Educación

Secretaria de Cultura

Secretaría de Salud

Fundación Patronato San José

Instituto Metropolitano de Patrimonio

Instituto de la Ciudad

Índice

Introducción

Este documento contiene el componente estratégico o propuesta del Plan Estratégico Metropolitano de Desarrollo y de Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, que tendrá vigencia en el decenio 2015 – 2025 y está orientado esencialmente a mejorar de modo sostenible la calidad de vida de quienes habitan este territorio.

Las directrices, políticas, objetivos que están contenidos en este Plan, determinan el ámbito de actuación y de responsabilidad tanto de la ciudadanía como de las autoridades e instituciones. Ninguna acción, inversión o emprendimiento que se lleve a cabo en el territorio Metropolitano puede estar fuera del Plan o dicho de modo positivo, todas las decisiones y acciones institucionales que se lleven a cabo en el DMQ, deben estar contenidas en este estratégico.

De igual forma que el diagnóstico, la fase de propuesta fue generada en la Oficina de Planeación estructurada en el seno de la Secretaría General de Planificación bajo la coordinación técnica de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda. Todas las Secretarías de Gobierno Municipal así como el Instituto Metropolitano de Patrimonio y el Instituto de la Ciudad participaron activamente en el proceso. En la Oficina de Planeación se concentró un equipo de consultores con alta experticia, que asumió la tarea de generar y construir la propuesta de modo conjunto con los representantes de esas Secretarías. Este grupo la presentó a consideración de los actores sociales e institucionales, para enriquecerla con sus aportes, según manda la Ley y la naturaleza participativa que caracteriza este tipo de procesos.

Se debe aclarar que el Componente Estratégico se ha estructurado en el marco conceptual y político de los tres ejes propuestos por el Alcalde en su campaña - Quito: Ciudad inteligente para la gente, Quito, Ciudad Solidaria y Quito, Ciudad de Oportunidades – interrelacionados con los ejes del desarrollo sostenible. Se precautela entonces la obligación de cumplir las promesas de campaña con apego a una metodología de alto rigor técnico.

Principios de la Planificación Estratégica

¿Cuál es idea fundamental que rige la planificación del desarrollo y del ordenamiento territorial del DMQ?

- Calidad de vida para todos los ciudadanos:

La planificación del desarrollo y del ordenamiento territorial es un instrumento estratégico para alcanzar mejores condiciones de vida para todos los ciudadanos de Quito, sin importar su origen, condición social, identidad, edad, ideología o localización en el Distrito.

De tal suerte, el ejercicio de planificación debe buscar constantemente -empleando todos los medios de la innovación, de la inteligencia social y de las instituciones-, los caminos hacia la equidad social y la sustentabilidad ambiental, como factores esenciales del bienestar colectivo e individual.

Las posibilidades de vivir mejor, sin que nadie se quede atrás, depende grandemente de la capacidad de determinar y priorizar los problemas que afectan al distrito y a su población y, a partir de las potencialidades de sus recursos humanos, territoriales e institucionales, formular en consenso las soluciones que viabilizarán mejores estándares de vida.

El proceso de planificación es por tanto una oportunidad privilegiada para sentar las bases de un dialogo abierto y productivo entre la población y el Municipio del DMQ, entidad rectora del desarrollo y del ordenamiento territorial del distrito.

- Mayores oportunidades para todos:

Reconociendo que el primer desafío de la planificación es lograr que el bienestar llegue a todas las familias del distrito, no es menos cierto que esto es posible solo si los habitantes de Quito tienen mayores y mejores oportunidades para desarrollarse económica, cultural y socialmente.

La planificación debe por tanto conseguir alinear los recursos del talento humano, del tejido social, de la diversidad cultural y natural y del territorio hacia apuestas concretas que permitan seguir posicionando a Quito como un motor de desarrollo económico.

Un Quito más competitivo es posible siempre y cuando los factores y actores de la competitividad y los recursos territoriales estén encadenados mediante una sólida arquitectura institucional que guie, planificada y decididamente, las acciones del desarrollo a largo plazo.

- Correspondencia entre el desarrollo y el ordenamiento territorial:

Para que las dinámicas del desarrollo brinden frutos sin afectar irreversiblemente los acervos del patrimonio natural y cultural, estas deben estar adecuadamente acopladas a las capacidades receptivas del territorio. La planificación debe por tanto territorializar (dar dimensión y proyección territorial) a los ejes del desarrollo social, económico-productivo y ambiental en concordancia con las variadas y extraordinarias vocaciones geográficas del distrito, entendiendo que la movilidad es el factor clave de la articulación de los actores y las dinámicas del desarrollo.

- Transversalidad e integralidad:

El desarrollo y el ordenamiento territorial del distrito responden a un sistema integrado de planificación que interrelaciona los tres ejes del desarrollo –social, ambiental y económico-productivo – generando encadenamientos y sinergias que multiplican las posibilidades de alcanzar los objetivos del desarrollo.

Las políticas de competitividad, por ejemplo, están fuertemente correlacionadas a los factores educativos y de formación profesional que potencian el tejido social quiteño. De igual forma, la clara definición de las áreas industriales y productivas tiene en cuenta las estrategias de conformación de clústeres productivos y de conectividad, sin afectar los suelos distritales de alta valoración ambiental o agrícola.

- Innovación hacia la ciudad inteligente:

Todos los conocimientos e inteligencia acumulados en la ciudad deben ser integrados activamente en el ejercicio de la planificación del desarrollo y del ordenamiento territorial. Para tal efecto, la generación de nuevas visiones sobre la ciudad y el territorio constituye un principio renovador para enfrentar con mayores recursos los desafíos de un Quito mejor.

Bajo esta luz, el uso adaptado de la tecnología, el dialogo participativo, la potenciación de las plataformas y redes sociales, la colaboración con las entidades académicas son algunos de los recursos estratégicos considerados en el Plan y que abonan al florecimiento de nuevas visiones y proyectos de cambio.

- Las múltiples centralidades de Quito.

Un mejor funcionamiento de la ciudad es posible si todos los ciudadanos encuentran a proximidad –y de ser posible a distancias caminables- los servicios y alternativas laborales que actualmente solo consiguen recorriendo largos y costosos trayectos.

Para el efecto Quito debe pasar de ser una ciudad monocéntrica – único núcleo en su centro-norte moderno- a una ciudad con varios polos de desarrollo, de servicios y de espacios públicos. Este desafío, sin duda uno de los mayores de la planificación urbana, requiere concentrar importantes inversiones públicas y privadas en zonas que tienen la capacidad de atraer y convocar a los ciudadanos. Bajo esta perspectiva, los sistemas de transporte público –principalmente el Metro y los BRT- son vectores imprescindibles para el desarrollo de las nuevas centralidades de Quito.

- Corresponsabilidad

Los objetivos, programas y proyectos previstos en la planificación solo pueden llevarse a cabo si todos los actores del distrito se sienten involucrados y corresponsables en la gran minga de cambio hacia un Quito mejor.

Las estrategias de sostenibilidad financiera y social de los grandes y pequeños proyectos dependen de los mecanismos operados para efectivizar las alianzas público-privadas así como las sinergias entre los diferentes niveles de gobierno (subsidiariedad y complementariedad), en el marco de las competencias establecidas en la Ley.

Por tanto, la corresponsabilidad es un principio que se aplicará a cada política y acción planificada, en todas sus fases –diseño, implementación y mantenimiento-, para

generar proyectos y obra pública que serán considerados por los ciudadanos como activos vitales para su desarrollo.

El concepto de Desarrollo Sostenible.

El término Desarrollo Sostenible se utilizó oficialmente, por primera vez, en el Informe Brundtland de 1987[1]. Este informe define el desarrollo sostenible como aquel que satisface las necesidades del presente, sin comprometer las necesidades de las futuras generaciones, y se basa en tres factores: sociedad, economía y medio ambiente.

Sin embargo, este concepto es vasto y muy general, y cuando se lo aplica a escala de ciudad, el mismo llega a ser complejo y profundo, ya que a pesar de que los factores básicos de naturaleza, economía y sociedad no varían, la situación de cada uno de estos campos sí varía de ciudad a ciudad.

El entendimiento del DMQ requiere simultáneamente de una comprensión sectorial de los campos y sobretodo de una clara visión de su interdependencia, cuyas propuestas de solución deben ser confrontadas y validadas por los principios de la planificación y por el concepto del desarrollo sostenible. Esta forma de planificación requiere de un tratamiento integral de la ciudad, de otra manera, se corre el riesgo de convertirse en un desarrollo desequilibrado por permitir el avance de uno o varios sectores en detrimento de los otros, o en un desarrollo falso por ser excluyente, o en un desarrollo frágil por carecer de los medios necesarios de sustentación, en donde la confluencia de fuerzas sociales, ambientales y económicas, en constante movilización y fricción, tengan respuestas que provean el equilibrio solicitado por el concepto.

Es así que el DMQ requiere de propuestas innovadoras que ayuden a repensar los diferentes sistemas que actúan sobre la misma desde una lógica holística e intersectorial, buscando configurar un fenómeno exitoso, donde la ciudad planifique su presente pensando en su futuro y donde exista el equilibrio entre el crecimiento económico, la inclusión social y el respeto al medioambiente.

De esta manera la planificación estratégica, entendida como una herramienta para alcanzar los retos planteados por un futuro sostenible, debe ser concordante con un cambio en la visión que hasta hoy día se ha tenido respecto de la ciudad. Este cambio de paradigma implica comprender, orientar e integrar los factores esenciales que influencian el desarrollo territorial, tales como la disponibilidad de recursos naturales, las dinámicas económicas y sociales, la identidad y el tejido socio-cultural, las características geofísicas y la red de infraestructuras, por solo citar algunos. Bajo esta luz, la planificación es el instrumento rector que conduce las dinámicas y guía a la ciudadanía hacia un horizonte humano y territorial sostenible.

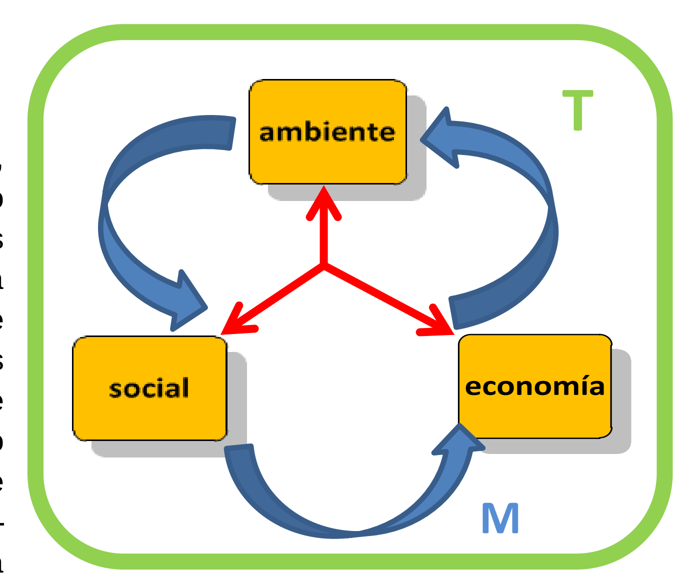
[1] Denominado así por la política noruega Gro Harlem Brundtland, realizado por la Comisión del mismo nombre, la cual es formalmente conocida como Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo de Naciones Unidas.

El concepto del desarrollo sostenible pasa a ser, entonces, una herramienta para resolver los conflictos del ecosistema, economía y población del DMQ, y no debe ser tomado como la sectorización de los mismos. Para estos efectos, el diagnóstico realizado, y que es el punto de partida de la presente propuesta, se estructura a partir de 5 sectores principales con capacidad de describir y entender la situación actual del DMQ, dentro de los tres ejes planteados por el señor Alcalde, Ciudad de Oportunidades, Ciudad Solidaria y Ciudad Inteligente. Los sectores Ambiental, Social y Económico se refieren a las dimensiones estratégicas del desarrollo, los cuales son articulados a través de la Movilidad y conviven en clara simbiosis asentados en el Territorio.

Finalmente, es necesario detenerse un poco y entender la clara complementariedad que debe existir entre territorio y movilidad, ya que el eje de movilidad se presenta como un eje transversal dentro del DMQ, al permitir el desplazamiento libre, de comunicación con otros puntos de la ciudad y la articulación de los diferentes sectores.

Conceptos metodológicos aplicados

Interrelación entre desarrollo y ordenamiento territorial



Tanto la Constitución de la República, como el COOTAD, establecen como competencia de los gobiernos autónomos descentralizados la planificación del desarrollo estratégico de sus circunscripciones y los correspondientes planes de ordenamiento territorial. Este mandato involucra entonces una articulación entre los objetivos del desarrollo sostenible – ambiental, económico y social – y la forma de organizar el territorio. Esta relación se muestra en el esquema anterior.

Además de la interrelación que debe darse entre los objetivos de desarrollo se destaca que todos los procesos para alcanzarlos, deben asentarse en el territorio T, organizado en correspondencia con ese propósito. Finalmente debe contarse con un factor articulador y vinculador, constituido por un sistema de movilidad y conectividad (M)

Concomitancia entre los ejes estratégicos y los pilares del desarrollo sostenible.

Los ejes estratégicos esenciales propuestos por el Alcalde y que fueron votados mayoritariamente por la población de Quito, buscan consolidar al Distrito Metropolitano de Quito como:

Ciudad solidaria, donde nadie se quede atrás,

> *“Quito debe ser una ciudad de conocimiento, todos los niños, niñas y adolescentes pueden recibir una educación con calidad, que les prepare para ser creativos, líderes, investigadores, emprendedores, profesionales de excelencia y buenos ciudadanos.*
>
> *Las guarderías, escuelas, y colegios del DMQ contarán con la infraestructura y tecnología necesarias para cumplir con este propósito y para garantizar a las madres y padres la seguridad, el afecto y el desarrollo integral de sus hijos.*
>
> *Quito puede ser una ciudad activa, dinámica, con ciudadanos que exigen, resuelven y cooperan en el desarrollo de su ciudad. Seremos un Gobierno Metropolitano abierto a los ciudadanos quienes podrán participar en las decisiones sobre su ciudad y conocer de primera mano la información sobre el estado de los distintos proyectos y actividades de la Alcaldía y el Concejo Metropolitano.”*

Ciudad de oportunidades,

> *“Convertir a Quito en una ciudad de oportunidades, con un entorno que estimule la inversión, el emprendimiento, la innovación y el desarrollo productivo, apoyando de forma especial a las micro, pequeñas y medianas empresas, de tal forma que todos los quiteños puedan tener empleo de calidad, incluyendo los jóvenes, a quienes les es difícil obtener su primer trabajo por falta de experiencia, para quienes crearemos el Programa Empleo Joven, y aquellos adultos mayores que quieren seguir trabajando, tendrán la oportunidad de seguir aportando su experiencia y sabiduría en beneficio de la sociedad. Particular atención tendrá el apoyo a la industria del turismo, convencidos que las maravillas que Quito tiene para ofrecer deben traducirse en un mayor número de turistas que estimulen la economía de la Ciudad y generen mayor bienestar para miles de quiteños.”*

Ciudad Inteligente,

> *Una ciudad –el Distrito Metropolitano de Quito- es inteligente si se adecua a las necesidades de la gente, donde el espacio natural y antrópico comulguen en una visión de sinergia y optimización de recursos, con el aporte de las mejores prácticas de producción y eficiencia y la aplicación de tecnología limpia. Garantiza las mejores condiciones de crecimiento para asegurar que todos los ciudadanos disfruten de prosperidad. Ciudad compacta, conectada, caminable, cómoda, donde la gente se encuentre, emprenda, cree y construya, con un Municipio que acerque la gestión al ciudadano.*

La relación que se ha establecido entre estos ejes estratégicos y los objetivos de desarrollo sostenible es la siguiente:

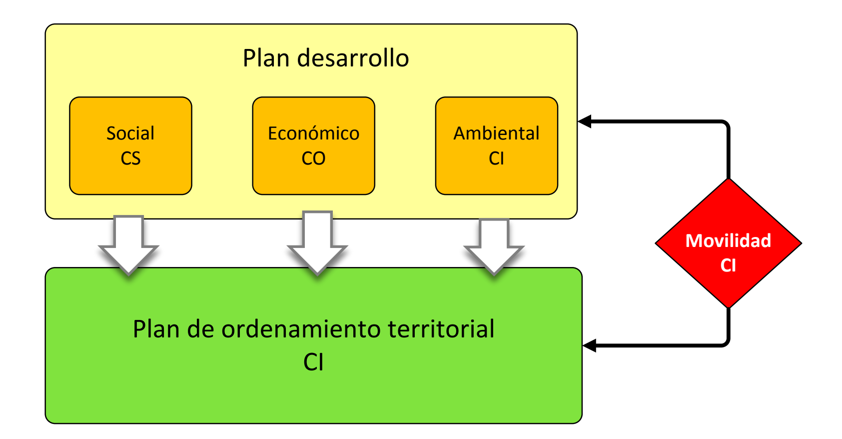
El eje Quito, **ciudad solidaria**, contiene los ámbitos del **desarrollo social** y por tanto involucra los que son propios del desarrollo humano como la educación y la salud; la cultura, la inclusión social, la seguridad, la participación ciudadana y la gobernanza

El eje Quito, **Ciudad de oportunidades** contiene los campos del **desarrollo económico**, y comprende al fomento de las actividades del desarrollo productivo, de la competitividad, de la economía solidaria y el desarrollo endógeno, entre otros.

El eje Quito, **Ciudad Inteligente**, contiene tres aspectos: el desarrollo ambiental, que propone cómo lograr una adecuación entre las condiciones ambientales y las necesidades de la gente; cómo **ordenar el territorio** para que los procesos de desarrollo que se lleven a cabo, se desenvuelvan en las mejores condiciones y finalmente, cómo personas y bienes se **movilizan y conectan** para dinamizar y dar eficiencia a esos procesos.

El esquema siguiente muestra la estructura del Plan desde el enfoque de los objetivos de desarrollo sostenible y del ordenamiento territorial y su vínculo con los ejes estratégicos propuestos por el Alcalde; en este esquema CO es Ciudad de oportunidades; CS es Ciudad Solidaria y CI, Ciudad Inteligente.

Se destaca el rol de la movilidad y conectividad que vincula las propuestas de desarrollo y ordenamiento territorial y refuerza la necesaria territorialización – flechas - de los objetivos de desarrollo sostenible.



Cómo se estructuran los componentes del Plan

Para cada uno de los componentes del desarrollo, movilidad y ordenamiento territorial se han establecido los siguientes elementos:

- Políticas, que proponen el enfoque que debe aplicarse para superar las situaciones deficitarias o aprovechar oportunidades o consolidar las fortalezas.
- Objetivos, entendidos como las situaciones que deben alcanzarse con ese propósito.
- Indicadores, que permiten medir de manera plausible, los niveles de avance hacia la situación deseada por los objetivos.
- Metas, que son las situaciones que deben alcanzarse en el tiempo – entre 2015 y 2025.
- Las líneas de acción estratégica, - programas esenciales – que deben llevarse a la práctica para alcanzar objetivos y metas.

Para el caso de las políticas y objetivos de desarrollo, se ha previsto un proceso de territorialización con base en la identificación de 10 unidades ambientales en el ámbito

del Distrito, dentro de las cuales una o varias de esas políticas son posibles y recomendables de aplicar.

Contenido del Plan de Desarrollo y de ordenamiento Territorial

Está constituido por tres partes:

Parte I: Plan de desarrollo, que contiene a su vez los campos del:
Desarrollo social (Ciudad solidaria)
Desarrollo económico (Ciudad de oportunidades
Desarrollo ambiental (Ciudad inteligente)
Parte II: La Movilidad, como factor articulador (Ciudad inteligente)
Parte III; el Plan de Ordenamiento Territorial (Ciudad Inteligente)
Anexo 1: Mapas vinculados con el desarrollo y el ordenamiento territorial, versión digital.
Anexo 2: Proyecto de ordenanza del PMDOT
El esquema siguiente muestra gráficamente las tres partes esenciales del Plan y su relación con los ejes estratégicos.

I Parte:

Plan Estratégico de Desarrollo

1 Desarrollo Social: Quito Ciudad Solidaria, donde nadie se quede atrás

Diagnóstico General

> "Quito puede ser una ciudad activa, dinámica, con ciudadanos que exigen, resuelven y cooperan en el desarrollo de su ciudad. Seremos un Gobierno Metropolitano abierto a los ciudadanos quienes podrán participar en las decisiones sobre su ciudad y conocer de primera mano la información sobre el estado de los distintos proyectos y actividades de la Alcaldía y el Concejo Metropolitano.
>
> Quito puede ser una ciudad de conocimiento, con niños, niñas y adolescentes recibiendo educación con calidad, que les prepare para ser creativos, líderes, investigadores, emprendedores, profesionales de excelencia y buenos ciudadanos.
>
> Los establecimientos educativos y de cuidado diario contarán con infraestructura y tecnologías necesarias para garantizar seguridad, afecto y desarrollo integral."
>
> Extraído de "Visión de Quito, una ciudad inteligente, de oportunidades y solidaria"

La población de Quito lleva consigo una larga tradición de asociatividad: cooperativas de vivienda, ligas deportivas barriales, grupos juveniles y otros, dan cuenta de un tejido social vivo; sin embargo se aduce que las sociedades contemporáneas han caminado hacia la falta de integración y cohesión social, lo cual tiende al debilitamiento de dicho tejido. Factores políticos y brechas sociales que existen en determinados sectores o actores abonan en esta situación.

Las organizaciones y redes de la sociedad civil tienen una historia, y aunque en los últimos años se han debilitado, existen y tienen iniciativas. Tienen experiencia y esta se traduce en una gran capacidad de creatividad e innovación.

Las críticas a los procesos de participación social institucionalizada son su direccionamiento y burocratización. Algunas de las formas de organización y expresión han sido controladas, censuradas y hasta criminalizadas.

La pérdida de vínculos y relaciones comunitarias, barriales, parroquiales; el poco apoyo para las iniciativas de organización de la sociedad; la poca valoración del papel de la ciudadanía en el sostenimiento y fortalecimiento de las políticas públicas, la gestión institucional y de su participación en la toma de decisiones; una planificación centralizada, tecnocrática y burocratizada, entre otras, abonan en problemas de integración social, de gobernabilidad democrática de la institucionalidad pública; incluso tienen sus repercusiones en temas como el de la seguridad ciudadana.

Los problemas de convivencia ciudadana dan cuenta de una alta percepción de inseguridad; los hechos de muertes violentas; la presencia de la violencia intrafamiliar, de género, maltrato infantil y violencia sexual, acoso y violencia escolar, incrementan esta percepción. La mayor connotación de delitos son los asaltos comunes, robo de domicilios, autos y auto partes; muchos espacios públicos están abandonados o deteriorados, y existen asentamientos irregulares.

Si bien se han dado pasos importantes, es necesaria una estructura técnica y especializada en el ámbito de prevención del delito y la violencia, reducción de riesgos y control de espacio público que enfrente los problemas de seguridad de manera articulada con las instancias nacionales, promueva el involucramiento de la sociedad en las políticas y en las diversas instancias como comités, consejos territoriales, observatorios u otros.

Se requiere por tanto la desnaturalización de la violencia; la promoción de la confianza, seguridad integral y la convivencia pacífica; que enfrente la poca participación de la comunidad en la solución de problemas de seguridad en su barrio.

Quito es una ciudad joven, la mitad de sus ciudadanos son menores de 29 años, y es esta población quien tiene mayor acceso a la educación. La educación básica casi se ha universalizado y el bachillerato ha sido el nivel educativo que más ha ampliado su cobertura en los últimos años.

Sin embargo, 4 de cada 5 desempleados en el Ecuador es joven[2]; la mitad de la población quiteña mayor de 18 años no ha culminado el bachillerato y apenas 2 de cada 10 jóvenes en la provincia ha alcanzado un título universitario[3]. Según datos del propio Ministerio de Educación, entre los años lectivos 2009-2010 y 2011-2012, el porcentaje de abandono del sistema se ha incrementado levemente; esto significa que cada año alrededor de 18.000 niños, niñas y adolescentes quiteños abandonan el sistema educativo[4].

La política educativa que propende al mejoramiento de la calidad y ha establecido estándares de ingreso para los estudios superiores, corre el riesgo de profundizar las brechas sociales, generando nuevas estratificaciones sociales y una suerte de elitización de la sociedad de quienes están accediendo a los beneficios de la política pública y quiénes no, dadas por las oportunidades y condiciones con las que las generaciones partieron años atrás.

Quito también se ha caracterizado por el impulso a la cultura y las artes, a su haber han desplegado importantes iniciativas culturales; tiene con una oferta de centros culturales y museos públicos y privados, junto con la presencia de un sinnúmero de grupos y compañías teatrales, músicos, poetas y demás artistas, que parecería no haberse cuantificado y potencializado adecuadamente.

[2] INEC. Enemdu. 2012.
[3] CPV. INEC y SIISE. 2010.
[4] AMIE. MinEduc. 2009-2012.

Cuenta además con un patrimonio culinario, artístico, artesanal y arquitectónico inigualable que, junto a la calidad de su gente, le ha hecho merecedora de encontrarse entre las principales ciudades para vivir y para el turismo.

Sin embargo la puesta en escena de las expresiones culturales no siempre ha estado equitativamente localizada y diversificada, centrada en determinados territorios y apuntando a eventos y exposiciones únicamente. Los barrios y sus tradiciones han estado alejados de la gestión cultural; expresiones contemporáneas como las culturas urbanas y juveniles, también.

Un enfoque más amplio de la cultura se convierte en necesario para que, además de las expresiones artísticas y patrimoniales, tome en cuenta los valores de la diversidad y las potencialidades de integración y cohesión social basadas en una cultura compartida, el rescate de la identidad y del patrimonio material e inmaterial, o a la concienciación social.

De hecho aspectos de exclusión, discriminación y violencia que también afectan a la población ecuatoriana y quiteña; así como las causas de morbilidad y mortalidad de la población en Quito, podrían enfrentarse cambiando hábitos culturales.

En cuanto a los servicios básicos Quito presenta indicadores de cobertura sumamente amplios que, junto con varios de los indicadores sociales, evidencian un promedio de calidad de vida adecuado; pese a ello, desde una perspectiva territorial se evidencia desarrollos no equilibrados; así como existen zonas altamente desarrolladas, otras aún presentan carencias.

- Las brechas en la calidad de vida son visibles entre barrios informales y/o asentados en zonas de riesgo, Existen zonas que concentran riqueza económica, servicios y equipamientos versus otros en condiciones físicas, sociales, económicas y ambientales deficitarias.

- Los barrios con menor calidad de vida concentran la mayor población del Distrito así como los más álgidos problemas sociales (inseguridad, violencia, subempleo y/o desempleo, abandono escolar, falta de transporte, entre otros).

- El costo de vida en barrios más alejados supone costos mayores debido al transporte o el encarecimiento de productos.

- La brecha entre barrios se manifiesta en las grandes diferencias de calidad y cantidad de infraestructura y equipamientos requeridos para garantizar un óptimo desarrollo humano.

- El “hipercentro” concentra los espacios de mejor calidad y con la mayor inversión pública, en tanto el mayor déficit cuantitativo y cualitativo de espacio público tiende a concentrarse en los barrios social y económicamente más vulnerables.

- Las amplias diferencias socio-económicas entre sectores de la ciudad generan rupturas del tejido social manifiestas en urbanizaciones privadas, barrios urbano-marginales, proliferación de espacios privados de uso público (centros

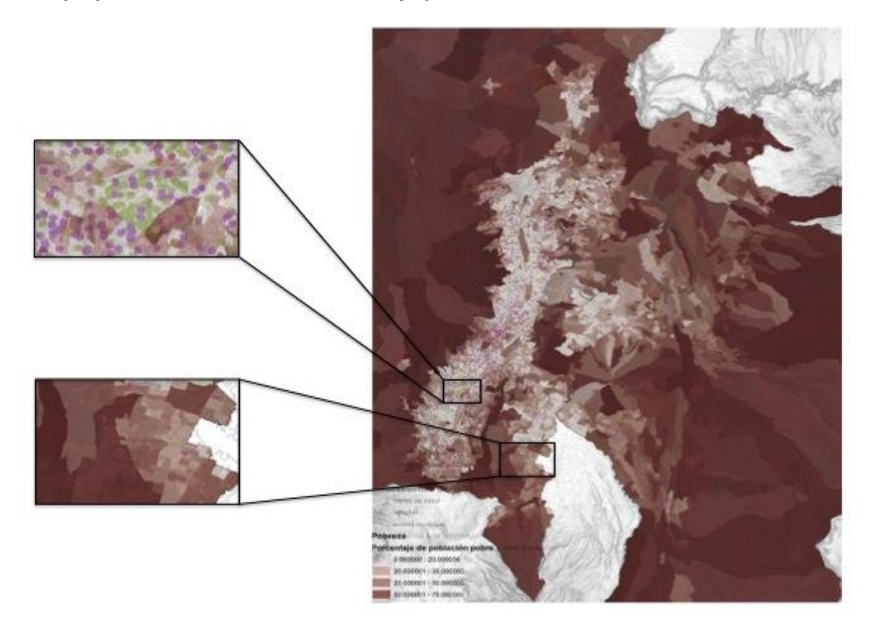
comerciales, por ejemplo), altos costos de los servicios de seguridad pública y privada, entre otros.

- En la capital habitan 43.800 personas vulnerables (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores) registradas por la Misión Manuela Espejo en el año 2012; el 70% de los casos están registrados en las zonas dispersas del cantón.

Mapa 1:
Equipamientos, densidad y pobreza

Nota:
El mapa cruza información sobre la situación de pobreza, densidad poblacional y equipamientos (centros de salud, instituciones educativas, espacios verdes). Los cuadros resaltados dan cuenta la existencia de zonas con menor incidencia de pobreza y mayor equipamiento versus otros en condiciones totalmente diferentes.

Para profundizar sobre estos temas de territorio, ver el capítulo correspondiente en el diagnóstico.



La inequidad en la distribución de recursos o el enfrentamiento de sus problemáticas particulares entre los territorios denota aún tareas pendientes. La pobreza por NBI afecta al 29,7% de la población quiteña; la pobreza extrema se registra en un 7%[5]; en la zona rural de Quito la pobreza por NBI alcanza al 40% y la extrema pobreza (11,3%) es más del doble que en lo urbano. La pobreza y la extrema pobreza (sea por NBI o por Ingresos) que registraban una disminución progresiva en los últimos años, entre 2012 y 2013 experimentaron un leve repunte[6]. Sin embargo para el año 2014, la pobreza por ingresos en Quito afecta a un 7,53% de la población, y la pobreza extrema al 1,55%[7].

A menos que se tomen acciones inmediatas y con visión de futuro, la alta movilidad de su población (que responde a lógicas económicas y laborales); la creciente concentración

[5] INEC. CPV. 2010.
[6] ICQ. 2014.
[7] INEC. 2014. Cabe aclarar que los indicadores de Pobreza por NBI y Pobreza por Ingresos no son comparables.

urbana; la migración desde el interior del país, o un crecimiento poblacional y del territorio sin planificación dificultarán la implementación de políticas y servicios.

Quito es una ciudad próspera, pero también concentradora de riqueza; por ejemplo, el 89% de establecimientos que venden apenas el 2,3% del total en el DMQ, corresponde a microempresas que concentran el 36% del empleo; mientras que, el 1% de los establecimientos corresponde a la gran empresa donde se concentra el 88,2% de las ventas y registran el 32% de las personas ocupadas[8].

Esta situación tiene implícita la necesidad de consolidar sistemas de encadenamiento productivo entre empresas de diferentes características y tamaños que promuevan la generación de valores compartidos y, por tanto, riqueza y empleo que permitan alcanzar mayores niveles de autonomía e independencia (económica) de la población, sobre todo en las mujeres y la juventud.

Las familias más vulnerables, por trabajo o por su búsqueda, no cuentan con el tiempo suficiente para el cuidado diario de sus hijos/as. La cobertura de Centros de Cuidado Diario (desarrollo infantil) y de Educación inicial es todavía limitada. 3 de cada 10 niños y niñas menores de 5 años son atendidos en Centros de Cuidado Diario[9].

En el país, 1 de cada 4 niños y niñas de 0 a 5 años de edad presentan desnutrición crónica[10]. El cuidado, atención y protección de la población de adultos mayores es limitada: el programa “60 y piQuito” atiende aproximadamente al 10% de la población de adultos mayores[11]. El analfabetismo funcional triplica y el analfabetismo digital quintuplica al analfabetismo puro[12].

La seguridad social no cubre a toda la población. En Pichincha 1 de cada 2 personas no tiene seguro de salud. Menos de 3 de cada 10 personas de todas las edades están cubiertas por el Seguro Social general; 6 de cada 10 personas económicamente activas están afiliadas[13].

Las principales causas de morbilidad y mortalidad son prevenibles (accidentes de tránsito, suicidio, homicidios, muerte por terceros). Problemas de discriminación, exclusión y violencia afectan de manera particular a determinados segmentos o grupos como la juventud, las mujeres, la población LGBTI, entre otros.

De allí que Quito y su municipalidad requieren de una definición más acertada de su política social para su mayor impacto; superando una visión aislada, sectorial, asistencial y de corto plazo.

La dinámica actual de las grandes ciudades como el DMQ provocan la necesidad de desarrollar cambios profundos en la arquitectura institucional y la gestión municipal. Si

[8] Censo Económico INEC. 2010.
[9] INEC. CPV. 2010.
[10] MSP-INEC. 2012.
[11] Cálculo realizado sobre la base de información de la FPMSJ. 2013.
[12] INEC. CPV. 2010
[13] SIISE. Encuesta Urbana de Empleo y Desempleo – INEC. 2013.

bien se puede percibir una Alcaldía presente y valorada, no siempre significa que sus procesos de gestión y decisión estén cercanos a la ciudadanía, o que quiteños y quiteñas aspiren a una mayor cercanía.

Un Gobierno de cercanía no solo depende de infraestructura y dotación de servicios cercanos con los actores sociales, sino también de su relación con la ciudadanía que la vincule con la toma de decisiones, procesos de consulta y mecanismos de participación ligados a todos los momentos de la política pública local (diseño, implementación y seguimiento) y de los servicios.

El rol de las instancias municipales y de las administraciones zonales pueden ser susceptibles de revisión, para abonar en los procesos de multicentralidad o policentralidad con mayor desconcentración y autonomía de su gestión.

> "En consecuencia, brechas sociales y económicas e inequidades territoriales existentes en algunos sectores y actores de la ciudad dan cuenta que la construcción del DMQ como una ciudad solidaria es una tarea pendiente aunque los avances son significativos.
>
> Las potencialidades que presenta Quito en tanto su población, sus formas organizativas, sus apuestas culturales y productivas, su infraestructura, su distinción como destino turístico, contribuyen al logro de una ciudad solidaria.
>
> El fortalecimiento del tejido social y de la participación ciudadana para acompañar las políticas locales son grandes potencialidades que deben aprovecharse en algunos temas y consolidarse en otros para compartir responsabilidades en el camino hacia el desarrollo humano sostenible y el Buen Vivir.
>
> Se detectan últimamente avances en procesos de transparencia en la información y deben crearse mecanismos que permitan escuchar la respuesta social para consolidar la participación ciudadana.
>
> Se ha posicionado la importancia de lo social como referente central para la gestión del desarrollo y territorio. También se ha avanzado en la desconcentración y reparto más equitativo y adecuado de servicios. Pero es innegable que debe darse un mayor impulso a políticas que busquen la integración y corresponsabilidad de los actores ciudadanos frente al reto de alcanzar ese desarrollo integral y la construcción de Ciudad en el corto, mediano y largo plazos."

Política S1:

Garantizar una política social intercultural que promueve la cohesión, la igualdad y los derechos humanos.

Situación a la que se orienta esta política:

Visiones críticas respecto de las políticas sociales aducen que éstas han sido limitadas y de corto plazo; no han superado un carácter asistencial y muchas veces clientelar. En el caso de las políticas municipales éstas no siempre han estado destinadas a toda la población del distrito, existiendo solamente una atención y programas focalizados, que aunque importantes, insuficientes. Esta situación lleva consigo también problemas para la integración y cohesión social debido a ciertas brechas en accesos, servicios o programas.

Una de los potenciales del DMQ es su condición de capitalidad, pues en su territorio concentra una gran diversidad de población proveniente de dentro y fuera del país. Sin embargo esta también puede ser una debilidad al no presentar una visión intercultural en sus programas y servicios.

En este sentido, la cultura ha tenido una visión reducida a las expresiones artísticas o al patrimonio en tanto sus monumentos históricos. La gestión cultural ha estado vinculada con eventos y exposiciones. Se aduce una poca valoración de la administración municipal a la identidad y diversidad de los habitantes de Quito, de sus historias y costumbres; la puesta en escena de las expresiones artísticas ha sido concentrada, lejos de los barrios y de sus tradiciones.

Asimismo, se ha encontrado una debilidad institucional y de su gestión cultural; registrando un déficit de personal e incluso poca claridad de las competencias administrativas. Los procesos de investigación, generación de conocimiento y registro del patrimonio tangible e intangible ha sido nulo o poco desarrollado.

Quito ha sido reconocida entre las principales ciudades para vivir y para el turismo; cuenta con un patrimonio culinario, artístico, artesanal y arquitectónico inigualable; junto con la calidad de su gente.

A menos que se tomen acciones inmediatas y con visión de futuro, la alta movilidad de su población; la concentración urbana; la migración interna, o un crecimiento poblacional y del territorio sin planificación dificultarán la implementación de políticas y servicios.

Se requieren políticas sociales de mayor impacto, que superen visones aisladas, sectoriales, asistenciales y de corto plazo, que promueva el desarrollo de la población con equidad, igualdad, universalidad y respondiendo a su diversidad.

Esto, junto con una visión renovada de la cultura en la administración municipal y en las políticas culturales a futuro significa la recuperación y fortalecimiento de formas identitarias de la ciudad, barrios, sus habitantes y su historia, pero

también en las expresiones contemporáneas como las culturas urbanas, juveniles u otras.

Objetivo 1.1:

Se ha institucionalizado una política social integral, con énfasis en grupos de población con vulnerabilidad (niñez, discapacidad, estudiantes, adultos mayores), de atención prioritaria y que presentan diversas situaciones de brecha.

<table>
<tr><th>Indicadores</th><th>Metas</th></tr>
<tr><td>Número de personas en situación de vulnerabilidad, riesgo, brecha social y atención prioritaria atendidas.</td><td rowspan="3">En el 2016 al menos 6 sectores sociales contarán con un subsistema participativo de protección de derechos.

Al 2019 el MDMQ ha desarrollado sistemas de medición e indicadores del impacto de su política social.</td></tr>
<tr><td>Número de subsistemas implementados, que cuentan con agendas de inclusión y planes de igualdad.</td></tr>
<tr><td>Número de organizaciones e instituciones participantes/involucrados en los subsistemas</td></tr>
<tr><td>Presencia de institucionalidad municipal articuladora en el campo social.</td><td>En el 2017 el MDMQ ha reformado su arquitectura institucional en el campo social a fin de atender las problemáticas sociales.</td></tr>
</table>

Lineamientos Estratégicos:

1. Impulso de mecanismos de garantía de derechos: prevención, protección, atención, restitución, reparación, justiciabilidad. Institucionalización del Sistema Municipal de Protección de Derechos, y articulación de sus subsistemas.

2. Construcción participativa de Planes de Igualdad y Agendas Locales para la Inclusión con los propios actores sociales involucrados. Armonización de las demandas locales con las agendas nacionales de igualdad, inclusión u otras.

3. Diseño e implementación de nuevos enfoques de política social y cultural, atendiendo con equidad de género, generacional, étnica y territorial a la población con discapacidad, que presenta brechas de exclusión y/o discriminación, y de atención prioritaria.

4. Reforma de la arquitectura institucional. Diseño de institucionalidad coordinadora de lo social. Articulación de lo social a través de una Mesa social. Implementación de modelos de atención y abordaje holístico en los programas municipales.

5. Desarrollo de alternativas al desempleo juvenil (emprendimiento, primer empleo, otros). Promoción de buenas prácticas laborales e incentivo a un ambiente de inserción laboral

en respeto de los derechos laborales. Promoción y acondicionamiento de espacios para la inserción económica de vendedores ambulantes y artistas de la calle (con prioridad en mujeres y jóvenes)

6. Mejoramiento del acceso a la movilidad en los sectores periféricos y para los grupos vulnerables (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores).

7. Atención integral para personas en experiencias de vida en calle.

8. Atención a población en situación de movilidad interna y extranjeros.

Objetivo 1.2:

Se ha potenciado la producción, circulación y consumo de prácticas artísticas y culturales tanto materiales como inmateriales en equidad intercultural y territorial a través tanto de programas a largo plazo como de eventos.

Indicadores	**Metas**
Número de procesos de producción artística apoyados por la municipalidad, y de proyectos artísticos independientes financiados y ejecutados.	El MDMQ ha incrementado su gestión cultural incluyente, tanto en la investigación y registro de la cultura material e inmaterial de la ciudad, así como la producción y puesta en escena de eventos artísticos y culturales en zonas de alto crecimiento demográfico, rurales y parroquiales.
Número de espacios públicos mejorados y adaptados para la ejecución y apreciación de las artes, desarrollo y capacitación artísticas.	
Número de investigaciones y registros realizados de cultura material e inmaterial de la ciudad.	
Número de artistas locales contratados para eventos artísticos municipales.	Incremento de la contratación de artistas locales respecto de los nacionales e internacionales en los eventos municipales.
Número de participantes (artistas, artesanos y asistentes) a eventos interculturales municipales	El MDMQ incrementa cada año el número de participantes (artistas, artesanos y asistentes) a eventos interculturales.

Lineamientos Estratégicos:

1. Potenciación del patrimonio tangible e intangible de la ciudad.

2. Incentivo a la producción artística, cultural material e inmaterial, que incluya líneas de crédito y financiamiento. Apoyo e incentivo a la iniciativa cultural privada; a economías creativas del Distrito, y a artesanos y creadores de cultura material.

3. Impulso del patrimonio histórico, plazas y monumentos de la ciudad; tradición e identidad del arte quiteño colonial; el potencial culinario de Quito; tradiciones, saberes ancestrales y apuestas contemporáneas de arte y cultura. Particularmente potenciación del Centro Histórico de Quito, en tanto Patrimonio Cultural de la Humanidad.

4. Promoción de los derechos culturales de la población. Impulso de la presencia y vivencia de la interculturalidad en la ciudad, a través de encuentros, talleres, apoyo a iniciativas de grupos diversos. Desarrollo de las culturas urbanas y su expresión, particularmente juveniles.

5. Articulación, potenciación, diversificación y difusión de la oferta cultural y prácticas artísticas. Gestión desconcentrada de eventos y espectáculos. Promoción e intercambio nacional e internacional de experiencias y obras artísticas.

6. Impulso a procesos de circulación cultural (exposiciones, publicaciones, programas de difusión, páginas web), en corresponsabilidad con la ciudadanía. Procesos participativos con sectores artísticos para la construcción de agendas culturales en el Distrito. Fortalecimiento de circuitos (corredores) culturales.

7. Potenciación del espacio público para el arte y la cultura: equipamientos culturales municipales a escala internacional, nacional y local (capital, barrial, parroquial). Redefinición, ampliación y diversificación de oferta de museos.

8. Accesibilidad y dotación de espacios para la difusión cultural (artes, cultura, bibliotecas). Mejoramiento del espacio público para la ejecución y apreciación de las artes; para el desarrollo y capacitación artísticas; sobre todo en las zonas de mayor expansión urbana y en las parroquias rurales.

9. Apoyo a iniciativas culturales emprendidas por distintas poblaciones. Responder a las necesidades de las culturas juveniles emergentes (hip-hop, deportes extremos, punk, grafiti arte urbano, metal), y la expresión artística callejera, a través de espacios públicos negociados y adaptados.

10. Promoción de programas culturales integrales; eventos artísticos barriales; ferias de consumo cultural responsable; programas sostenidos (de buena calidad y frecuentes) de programación artística en barrios y parroquias; programas artísticos desarrollados en establecimientos educativos que promuevan la no discriminación por etnia y nacionalidad.

11. Impulso de la contratación de artistas locales para eventos artísticos municipales. Disminución de la brecha de pago de artistas locales, respecto a los nacionales e internacionales.

12. Generación de conocimiento, investigación y registro de la cultura material e inmaterial de la ciudad. Formación y capacitación a ciudadanos, artistas y funcionarios municipales sobre creación y gestión artística y cultural.

Objetivo 1.3:

La municipalidad ha impulsado el reconocimiento, atención e integración de la zona rural a los procesos de desarrollo del DMQ.

Indicadores	Metas
Número de participantes y beneficiarios de los programas municipales de inserción económica rural.	En el 2016 el MDMQ encamina su atención a la zona rural bajo un enfoque integral e inclusivo
Número de participantes y beneficiarios de políticas, planes y programas municipales en la zona rural.	

Lineamientos Estratégicos:

1. Reconocimiento de los sectores rurales y su población como actores sociales estratégicos, agentes económicos, portadores de nuestra identidad cultural y protectores de la biodiversidad.

2. Definición e impulso del enfoque rural en la gestión municipal.

3. Atención a las zonas rurales para revertir desigualdades estructurales.

4. Complementariedad con lo urbano, para el impulso de la economía social y solidaria; la construcción de una ciudad sustentable a partir de lo rural y su producción; y la soberanía alimentaria.

5. Generar información y conocimiento sobre las dinámicas y realidades de la ruralidad.

6. Incorporación de las comunas del DMQ en la gestión municipal esclareciendo las políticas de tenencia de tierras y el régimen tributario además de su participación en los programas y servicios que el MDMQ brinda.

7. Capacitación y Asesoramiento técnico a GAD Parroquiales, fortalecimiento de los canales de diálogo y gestión con las Comunas.

8. Impulso y revitalización de la Casa de la Ruralidad

9. Creación de sistemas de observatorio y veeduría de derechos y desarrollo de la ruralidad al interior del DMQ.

Política S2:

Fortalecer el tejido social, impulsando su participación en la construcción de políticas públicas y el desarrollo a través de una gobernanza cercana y transparente.

Situación a la que se orienta esta política:

Varios factores de tipo político, las brechas sociales o la propia dinámica de procesos productivos y de crecimiento de las grandes ciudades afectan en el debilitamiento y fragmentación del tejido social.

La falta de integración y cohesión de la sociedad está también vinculada a los procesos de participación social institucionalizada donde sus principales críticas son su funcionalización y burocratización; incluso algunas de las formas de organización y expresión de la sociedad han sido controladas, censuradas y hasta criminalizadas.

La pérdida de vínculos y relaciones comunitarias, barriales, parroquiales; el poco apoyo para las iniciativas de organización de la sociedad; la poca valoración del papel de la ciudadanía en el sostenimiento y fortalecimiento de las políticas públicas, la gestión institucional y de su participación en la toma de decisiones; una planificación centralizada, tecnocrática y burocratizada, entre otras, abonan en problemas de integración social, de gobernabilidad democrática de la institucionalidad pública; incluso tienen sus repercusiones en temas como el de la seguridad ciudadana.

Aunque ha existido una débil aplicación de los instrumentos (Constitución, leyes, ordenanzas y otras normativas) que promueven la participación ciudadana, existe un anhelo ciudadano por participar y expresarse de manera libre, y de incidir en la toma de decisiones, tanto a escala barrial (obras, servicios y demás temas que los atañe) como de las políticas locales en general.

Si bien la alcaldía está presente y valorada, su gestión no siempre ha sido cercana y ágil. La arquitectura institucional del Municipio no siempre ha respondido a las demandas ciudadanas, denotando poca capilaridad institucional en territorios y una débil presencia de los equipos, acciones y programas sociales municipales, así como en su relación con la ciudadanía.

De allí que un Gobierno de cercanía no solo depende de infraestructura y dotación de servicios cercanos a la población, sino también de su relación con la ciudadanía que la vincule con la toma de decisiones, procesos de consulta y mecanismos de participación ligados a todos los momentos de la política pública local y de los servicios.

La construcción del Estatuto Autonómico del Distrito Metropolitano de Quito constituye un mandato constitucional postergado, además de ser un clamor de los habitantes de la capital y sus organizaciones. Este constituye la posibilidad de redefinir la arquitectura institucional, la gestión municipal, y la construcción social de una ciudad para el corto, mediano y largo plazos. Proceso que no puede perder de vista su construcción con un altísimo grado de participación

ciudadana que promoverá la gobernabilidad democrática y profundizando así la democracia.

Los problemas de convivencia ciudadana dan cuenta de una alta percepción de inseguridad; los hechos de muertes violentas; la presencia de la violencia intrafamiliar, de género, maltrato infantil y violencia sexual, incrementan esta percepción. La mayor connotación de delitos son los asaltos comunes, robo de domicilios, autos y auto partes; muchos espacios públicos están abandonados o deteriorados, y existen asentamientos irregulares. La vulnerabilidad de la ciudad de Quito ante amenazas naturales y antrópicas -que específicamente éstas serán abordadas por el componente de ciudad inteligente en el tema ambiental-, y la poca participación de la comunidad en la solución de problemas de seguridad en su barrio, se señalan dentro de esta problemática. Se requiere por tanto la desnaturalización de la violencia; la promoción de la confianza, seguridad integral y la convivencia pacífica.

Si bien se han dado pasos importantes, es necesaria una estructura técnica y especializada en el ámbito de prevención del delito y la violencia, reducción de riesgos y control de espacio público que enfrente los problemas de seguridad e manera articulada con las instancias nacionales, promueva el involucramiento de la sociedad en las políticas y en las diversas instancias como comités, consejos territoriales, observatorios u otros.

Pese a toda esta problemática, Quito lleva consigo una larga tradición de asociatividad. Las organizaciones y redes de la sociedad civil tienen una historia, experiencia, iniciativas y gran capacidad de creatividad e innovación, dando cuenta de un tejido social vivo. Asimismo la percepción de un sentido de cambio en la administración municipal presenta un escenario político favorable.

Objetivo 2.1:

Procesos de participación ciudadana han sido transversalizados en instancias y procesos del MDMQ, para su incidencia en todas las fases de la política pública (planificación, ejecución y seguimiento) y los servicios.

Indicadores	**Metas**
Número de ordenanzas, disposiciones administrativas y documentos (planes, agendas, otros) en las que se registró participación y aportes de actores ciudadanos.	Al 2019, al menos un 10% de la ciudadanía quiteña se ha involucrado en los procesos de información, construcción, implementación y/o seguimiento de las políticas públicas locales y servicios municipales.
Número de reuniones, intervenciones y sectores representados en el Concejo Metropolitano, Comisiones, mesas de trabajo y diversos mecanismos que cada entidad municipal implementa.	

Número de ciudadanos y ciudadanas de Quito que se involucran activamente en los procesos de participación para la inclusión social.	

Lineamientos Estratégicos:

1. Promoción de la participación y organización social en los distintos ámbitos del territorio.

2. Fortalecimiento de las organizaciones ciudadanas y comunitarias de carácter territorial (barriales, parroquiales, comunales).

3. Integración de saberes propios y formas participativas, dinámicas y prácticas desde las identidades y culturas.

4. Inclusión de mecanismos de participación ciudadana y consulta en todos los servicios y atenciones de los programas municipales.

5. Mejoramiento de los registros administrativos para la medición de la participación ciudadana y características de sus involucrados (beneficiarios).

6. Diseño e implementación de mecanismos de participación en todo el ciclo de las políticas públicas.

7. Implementación de observatorios ciudadanos de desarrollo social, servicios públicos y gestión municipal.

8. Impulso de modelos integrales de organización barrial, parroquial y comunal.

9. Impulso de formación y capacitación ciudadana incluyendo a ciudadanos en general y funcionarios municipales.

10. Impulso de mecanismos de involucramiento ciudadano y voluntariado en todas las dependencias municipales.

11. Activación de Centros de Desarrollo Comunitario con nuevos modelos de gestión.

12. Aplicación y/o reforma de ordenanzas y demás instrumentos para impulsar la participación ciudadana.

Objetivo 2.2:

El DMQ cuenta con un modelo de planificación participativa que involucra a la ciudadanía en los procesos de toma de decisiones.

Indicadores	Metas
Número de planes/ proyectos/ programas desarrollados a partir de demandas de la sociedad civil.	Al 2016, en cada administración zonal se ha implementado, activado y legitimado por la comunidad, comités de planificación participativa.
Número de ordenanzas registradas en el registro oficial construidas en conjunto con organizaciones sociales.	
Número de Comités de planificación participativa en territorio legitimados y activos	

Lineamientos Estratégicos:

1. Desarrollo de procesos de levantamiento de información territorial (mini censos por administración zonal.

2. Desarrollo de un modelo de planificación participativa, implementación y evaluación de las políticas locales.

3. Impulso de asistencia técnica a GAD parroquiales y comunas.

4. Promoción de la equidad de género, generacional y territorial en instancias de participación y representación.

5. Efectivización de mecanismos de participación ciudadana expresos en la Constitución y demás normativas nacionales y locales vigentes.

6. Construcción y/o mejoramiento de normativas locales para el impulso de la participación ciudadana y su incidencia en la planificación y la toma de decisiones.

7. Impulso de cabildos sectoriales, territoriales y temáticos como mecanismos de participación ciudadana para su incidencia en la toma de decisiones.

8. Impulso de políticas participativas acorde con las necesidades y preocupaciones de la ciudadanía.

9. Incremento del número de espacios y canales de elaboración y seguimiento conjunto de planes, proyectos, programas.

Objetivo 2.3:

El DMQ promueve el debate y aprobación de su Estatuto Autonómico.

Indicadores	Metas
Número de eventos, reuniones y talleres realizados para el debate del Estatuto Autonómico de Quito	Antes de 2019 la ciudadanía de Quito ha encontrado sus principales puntos de acuerdo respecto del Estatuto Autonómico, y ha iniciado el proceso de formalizacion

Lineamientos Estratégicos:

1. Impulso de un acuerdo social sobre el Gobierno de Quito y su Estatuto Autonómico.
2. Impulso de la participación propositiva de la ciudadanía para la construcción del Estatuto Autonómico.
3. Desarrollo de procesos de consulta, participación y decisión desde los diversos territorios (barrios, comunas, parroquias).

Objetivo 2.4:

El MDMQ ha desarrollado herramientas y mecanismos de cercanía, agilidad y transparencia en los procesos, gestión y servicios que presta.

Indicadores	Metas
Número de visitas e interacciones con los sistemas digitales de información municipal	Para el 2019 el MDMQ contará con un portal de Gobierno abierto como mecanismo de transparencia, rendición de cuentas, información social y trámites ciudadanos.

Lineamientos Estratégicos:

1. Concreción de mecanismos de gobierno de cercanía, ágil y transparente.
2. Cualificación de la participación ciudadana a través de mecanismos de información.
3. Promoción del uso social y democratización de la información sobre gestión, servicios y desarrollo.
4. Desarrollo de un sistema público de información y seguimiento de la política municipal.
5. Impulso de mecanismos de levantamiento de información y consulta a la ciudadanía organizada y no organizada.

6. Promoción de un gobierno electrónico, como mecanismo ágil y transparente de la gestión municipal.

7. Conectividad abierta y gratuita en espacios públicos.

Objetivo 2.5:

El MDMQ promociona la convivencia ciudadana y la integración de los diferentes actores y sectores de la ciudad bajo el principio de equidad étnica, de género, intergeneracional y territorial.

Indicadores	Metas
Número de participantes y beneficiarios de los programas municipales de integración, convivencia y cohesión social.	Para el 2019 el MDMQ contará con un sistema integrado de indicadores de participación, integración, cohesión social.
Existencia de un sistema integrado de indicadores de participación, integración y cohesión social en la ciudad.	
Número de instrumentos normativos que sancionen los procesos de violencia y discriminación.	El DMQ atiende, reduce y acompaña casos de violencia y discriminación.
Registro de casos procesados por violencia y discriminación, y sus procesos de acompañamiento	

Lineamientos Estratégicos:

1. Promoción de la cultura de paz, igualdad, diálogo y convivencia ciudadana. Entornos educativos seguros y libres de violencia. Disminución de los índices de violencia social.

2. Promoción de campañas para provocar cambios culturales en las relaciones de los habitantes de la ciudad relacionadas con problemáticas como acoso escolar y en el transporte, violencia, ruido; promoción de la convivencia ciudadana y la no discriminación. Programas sociales enfocados a cambiar las actitudes discriminatorias por motivos étnicos, de preferencia sexual, de género.

3. Articulación de las poblaciones diferentes al tejido social. Inclusión de los grupos tradicionalmente excluidos a la vida activa de la ciudad. Promoción de la expresión y participación juvenil y de las culturas juveniles.

4. Medidas de atención y acompañamiento a personas victimas de violencia. Enfrentar integralmente la violencia social (maltrato, acoso, abuso, buylling y otros) a través de mecanismos institucionalizados para su prevención, atención, reparación y sanción; con

énfasis en las poblaciones más vulnerables (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores).

5. Desarrollo de estrategias intrainstitucionales enfocadas a cambiar las actitudes discriminatorias por motivos étnicos, de preferencia sexual, de género. Formación y capacitación a policías nacionales y municipales, y personal municipal en derechos humanos y culturas urbanas.

6. Desarrollo de procesos de participación y formación ciudadana e implementación de canales de expresión y comunicación directa vinculados con las diferentes poblaciones de Quito.

7. Desarrollo de sistemas de métrica para la medición de la participación ciudadana, cohesión e integración social y otros.

Política S3:

Promover el mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes de Quito.

Situación a la que se orienta esta política:

Quito es una ciudad próspera, pero también concentradora de riqueza. Algunos indicadores de la calidad de vida de los quiteños (en promedio) son aceptables. Quito presenta indicadores de cobertura de servicios básicos sumamente amplios. Niños, niñas y jóvenes tiene mayor acceso a la educación; la educación básica casi se ha universalizado y el bachillerato ha sido el nivel educativo que más ha ampliado su cobertura en los últimos años.

Sin embargo, determinados grupos y actores sociales (grupos de atención prioritaria y grupos vulnerables) presentan situaciones de brecha social, o se encuentran desprotegidos o desatendidos.

Existe una distribución inequitativa de recursos, bienes, equipamientos, servicios, programas a la ciudadanía y territorios. Existen zonas que concentran riqueza económica, servicios y equipamientos versus otros en condiciones físicas, sociales, económicas y ambientales deficitarias. Los barrios con menor calidad de vida y problemas sociales (inseguridad, violencia, subempleo y/o desempleo, abandono escolar, falta de transporte) concentran la mayor población del Distrito. El "hipercentro" concentra los espacios de mejor calidad y con la mayor inversión pública, en tanto el mayor déficit cuantitativo y cualitativo de espacio público tiende a concentrarse en los barrios social y económicamente más vulnerables.

Ciertos grupos y actores sociales tienen mayores oportunidades y capacidades; existen bajas posibilidades de autonomía e independencia de familias jóvenes. La falta de oportunidades generan un sentido de trayectoria fallida en la población, sobre todo para las generaciones jóvenes.

La educación inicial, así como el bachillerato y educación superior registra los más bajos niveles de acceso. La zona rural presenta menor índice de asistencia y culminación de estudios. Las principales razones de abandono escolar son económicas y por trabajo.

La valoración social por la educación y por el rendimiento económico a largo plazo que esta presenta, es postergada debido a la posibilidad de ingresos económicos inmediatos vinculándose tempranamente al mercado laboral o al cuidado de hijos/as, hermanos/as y del hogar.

Aunque también existe una sensibilidad social creciente sobre la importancia de la promoción de la salud y la prevención de enfermedades. El desarrollo de acciones de promoción de salud y prevención de riesgos y enfermedades prevalentes ha sido insuficiente. Gran parte de los problemas sociales relacionados con la salud, enfermedades, discapacidad y causas de muerte son prevenibles.

Se registran altos niveles de enfermedades crónicas no transmisibles relacionados con estilos de vida no saludables, afectando además a la economía familiar. El cambio de patrones culturales, relacionados con la nutrición, la seguridad, el tránsito, el ruido, la violencia, el sedentarismo u otras, deben enfrentarse de manera sistémica e intersectorial a través de sectores de la salud, la educación o la cultura.

Objetivo 3.1:

En el DMQ se ha impulsado la equidad de género, generacional y étnica a través del incremento de la cobertura de programas de atención a los distintos tipos de familias y sus miembros.

Indicadores	Metas
Número de personas atendidas por los programas municipales, desagregada por sexo, étnica, edad, condición socioeconómica.	Al 2025 se logrará un importante incremento del número de personas miembros de grupos sociales vulnerables (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores), en riesgo y atención prioritaria, atendidas a través de programas municipales permanentes y sistémicos, según la base del año 2015

Lineamientos Estratégicos:

1. Cobertura equitativa (territorial, étnica, de género y generacional) de servicios y programas.

2. Atención a la primera infancia a través de Programas de Desarrollo Infantil (cuidado diario).

3. Atención integral a la población de adultos mayores, con énfasis en la población rural.

4. Prevención de embarazos y enfermedades de transmisión sexual en adolescentes.

5. Incremento de la atención gerontológica especializada en centros de atención municipales, con énfasis en prevención de enfermedades y lesiones.

6. Atención integral a problemáticas específicas de los distintos tipos de familias, grupos vulnerables (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores) o en riesgo, grupos de atención prioritaria (movilidad, violencia intrafamiliar, otras)

7. Atención integral a grupos vulnerables (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores) como personas en situación de calle, trabajadoras sexuales; víctimas de violencia; personas que viven centros de protección social.

8. Articulación de la cobertura de centros de desarrollo infantil (cuidado diario) con el mundo laboral.

9. Mejoramiento de las condiciones de vida de madres jefas de hogar y madres adolescentes.

Objetivo 3.2:

Se ha promovido el acceso educativo y se han impulsado acciones educativas complementarias con enfoques interculturales.

Indicadores	Metas
Porcentaje de estudiantes en educación ordinaria municipal que abandonan sus estudios en Educación Inicial, básica y bachillerato.	Al 2025 el porcentaje de abandono escolar en establecimientos educativos municipales se redujo.

Lineamientos Estratégicos:

1. Gestionar la garantía de la educación de la población Quiteña. Articulación con el Sistema de Educación

2. Articulación con el Ministerio de Educación para la implementación del ordenamiento de la oferta educativa

3. Implementación de mecanismos de inserción escolar articulado al sistema público (municipal y fiscal) de educación.

4. Levantamiento de información sobre la situación educativa en los distritos y circuitos educativos del cantón.

5. Fortalecimiento y sostenimiento del sistema educativo municipal. Incremento de la cobertura educativa del Sistema Municipal de Educación en modalidades formales y alternativas.

6. Promoción de la inclusión educativa para la población de Quito (en edad escolar excluida del sistema escolar y para aquella que no ha concluido los diferentes niveles educativos) con énfasis en grupos de atención prioritaria y población vulnerable (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores).

7. Atención a la población que presenta problemáticas que arrojan los principales riesgos de abandono escolar.

8. Incremento de las oportunidades de la población vulnerable (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores) a través de un sistema de acceso y reincorporación a la educación, profesionalización

9. Apoyo a la educación intercultural bilingüe del territorio cantonal.

10. Promoción de la educación más allá del aula y alternativas educativas. Promoción de la educación en temas ambientales, de movilidad e interculturalidad.

11. Promoción de la participación ciudadana en la construcción de una agenda educativa para el distrito.

12. Desarrollo e implementación de sistemas de seguimiento a estudiantes del Distrito.

13. Mejoramiento educativo en instalaciones eléctricas y conectividad básica; infraestructura, adecuación de espacios y equipamiento (pupitres, mesas, pizarrones, sillas); condiciones sanitarias.

14. Mejoramiento de la calidad de la educación municipal. Capacitación y actualización al personal docente.

15. Promoción de espacios alternativos de educación y equipamiento educativo (bibliotecas/ludotecas/mediatecas u otras de manera fija o itinerante)

16. Desarrollo e implementación de sistemas de evaluación alternativa sobre logros y procesos educativos.

17. Desarrollo de procesos de acreditación y/o profesionalización universitaria.

Objetivo 3.3:

Se ha promovido el incremento de servicios de atención primaria de salud y su funcionamiento en red. Los servicios municipales de Salud, como parte de la red, han mejorado el acceso de la población y sus estándares de calidad y calidez, con mecanismos innovadores complementarios.

Indicadores	Metas
Número de atenciones ambulatorias y hospitalarias en instituciones y mecanismos de atención del sistema metropolitano de salud.	Incremento de la cobertura del sistema municipal de salud
Número de Programas de salud preventiva y atención primaria en salud.	Incremento de unidades y programas de atención primaria y salud preventiva.
Número de centros de manejo de fauna urbana.	La población de Quito y su municipalidad es responsable con la fauna urbana, incrementa la adopción de mascotas, reduce sus animales callejeros e incrementa los centros de manejo de fauna urbana, y mantiene el control de enfermedades zoonóticas.

Lineamientos Estratégicos:

1. Gestionar la garantía de la salud de la población Quiteña. Articulación con el Sistema Nacional
2. Ampliación de la oferta y mejoramiento de la calidad de servicios municipales de salud
3. Mecanismos fijos e itinerantes de chequeo preventivo y diagnóstico rápido de salud
4. Fomento de una cultura de responsabilidad con la fauna urbana
5. Gestión zoosanitaria y esterilización de animales callejeros.
6. Impulso de mecanismos de detección rápida de factores de riesgo de enfermedades cardiovasculares y diabetes.
7. Promoción de eventos intersectoriales masivos de prevención de la salud.
8. Levantamiento de información permanente sobre la salud de la población de Quito y la medición de satisfacción de usuarios del sistema municipal de salud.

Objetivo 3.5:

La población quiteña ha adoptado estilos de vida saludables y ha disminuido su exposición a factores críticos de riesgo.

Indicadores	Metas
Número de personas que reciben información regular sobre estilos de vida saludables y realizan actividad física.	Disminución de la morbilidad, discapacidad y mortalidad prevenibles por accidentes de tránsito y enfermedades crónicas no transmisibles (desnutrición crónica, obesidad, hipertensión arterial, enfermedades cardiovasculares y diabetes).
	Incremento de la actividad física y deporte entre los habitantes del DMQ.
Índices de consumo de alimentos nocivos	Reducción de desnutrición crónica en niños y niñas menores de 5 años que asisten a instituciones municipales de desarrollo infantil y educación inicial.

Lineamientos Estratégicos:

1. Gestionar la garantía de la salud de la población Quiteña en articulación con el sistema nacional.
2. Cambio de patrones, hábitos y prácticas nocivas para la salud: consumo de tabaco y alcohol; sedentarismo, inadecuada alimentación; conductas irresponsables e incumplimiento de normas de tránsito; otras.
3. Provisión de información y concienciación sobre morbilidad y mortalidad prevenibles (enfermedades crónicas no transmisibles; muertes y discapacidad por accidentes de tránsito; tipos prevalentes de cáncer).
4. Gestionar ante la entidad nacional competente la creación de servicios de diagnóstico básico de hipertensión, diabetes y obesidad, y de consejería saludable en espacios públicos de la ciudad. Impulso de mercados saludables (alimentación, nutrición, producción, economía social y solidaria y soberanía alimentaria).
5. Fomento del deporte, la recreación y actividades de ejercicio físico al aire libre. Promoción de la movilidad alternativa, no motorizada.
6. Gestionar ante la entidad nacional competente el Desarrollo de estudios epidemiológicos sobre evolución de muertes prevenibles, enfermedades crónicas no transmisibles, hábitos y consumos saludables, deporte y actividad física, entre otros.
7. Promoción de un ambiente sano, calidad del aire y el agua, manejo de residuos, gestión ambiental empresarial.

8. Mecanismos fijos e itinerantes de chequeo preventivo y diagnóstico rápido de salud.

2 Desarrollo Económico, Productivo y Competitividad: Quito Ciudad de Oportunidades

Diagnóstico General

"Convertir a Quito en una ciudad de oportunidades, con un entorno que estimule la inversión, el emprendimiento, la innovación y el desarrollo productivo, apoyando de forma especial a las micro, pequeñas y medianas empresas, de tal forma que todos los quiteños puedan tener empleo de calidad, incluyendo los jóvenes, a quienes les es difícil obtener su primer trabajo por falta de experiencia, para quienes crearemos el Programa Empleo Joven, y aquellos adultos mayores que quieren seguir aportando su experiencia y sabiduría en beneficio de la sociedad. Particular atención tendrá el apoyo a la industria del turismo, convencidos que las maravillas que Quito tiene para ofrecer deben traducirse en un mayor número de turistas que estimulen la economía de la Ciudad y generen mayor bienestar para miles de quiteños."
Extracto del discurso de posesión del Alcalde Mauricio Rodas.

Estado del sistema de competitividad

Problemática Principal: no existe una verdadera visión sistémica de la competitividad en el DMQ. Es necesario entender que los actores, los factores y entorno de competitividad crean un sistema indivisible, dónde cada parte del sistema tiene efectos sobre las demás. Es difícil generar cambios sustanciales en la situación competitiva del DMQ sólo desde un ministerio, una secretaría, un gremio, o una universidad. Se requiere una visión holística, integral y sistémica de la competitividad donde se trabaje en forma organizada y coordinada pero también descentralizada y adaptativa.

- El DMQ carece de una estrategia consensuada de competitividad que se decante en una agenda con objetivos de corto, mediano y largo plazo. Desde las secretarías y empresas municipales se toman acciones que generalmente sí generan mejoras sobre la competitividad, pero no se logran articular desde una agenda coordinada, lo cual genera repetición de tareas, ineficiencia y escaso seguimiento de los proyectos, programas y estrategias.
- Los actores privados de la competitividad (empresas, gremios, ONGs y organismos multilaterales) hacen igualmente esfuerzos por mejorar la

competitividad desde su visión y necesidades particulares, pero el ámbito de acción es muy restringido. En general, los esfuerzos de competitividad privada, cuando existen, son dispersos y se concentran en objetivos de muy corto plazo que tienen beneficiarios empresariales específicos. Las iniciativas se topan también con escasez de financiamiento, conflictos de liderazgo e imposibilidad de crear cambios sustanciales en el entorno competitivo sin el apoyo directo del gobierno local o central.

- Las instituciones académicas -quienes en otros países han liderado en forma exitosa las estrategias de competitividad- se encuentran casi totalmente relegadas del proceso de competitividad. Los académicos participan poco de la construcción de agendas de desarrollo, y hacen poca investigación aplicada de relevancia. Las participaciones académicas se limitan a consultorías y charlas puntuales que no contribuyen en forma sustancial a generar un debate amplio, sostenido y objetivo sobre cómo mejorar y orientar la competitividad del DMQ. El otro actor esencial, la ciudadanía, tampoco no ha logrado ser integrado adecuadamente en los procesos de competitividad, más allá de los procesos de socialización que si bien se han venido realizando en forma creciente, no permite una participación ciudadana sostenida.

Estado del sistema institucional

Problemática principal: la arquitectura institucional del DMQ no se encuentra alineada y estructurada en forma adecuada para apoyar los procesos de competitividad de largo plazo.

- Las instituciones municipales que se encargan de la competitividad han tenido éxitos parciales y puntuales en el pasado. El potencial de las instituciones municipales para hacer mejoras sostenidas de competitividad se ha visto limitado por cambios de timón político. Muchos proyectos quedan huérfanos debido al cambio de funcionarios y existe poco seguimiento y evaluación de su impacto real.
- Dentro del mismo municipio, la escasa planificación conjunta entre secretarías, ha hecho que se trabaje en forma aislada e ineficiente.
- La institucionalidad privada para enfrentar la competitividad es prácticamente inexistente. Persiste en gran parte del sector privado, la noción de que la competitividad es menester del sector público y por ello muchos gremios -salvo marcadas excepciones- se mantienen como organismos reactivos ante hechos puntuales que afectan a su sector y no tienen una posición proactiva.
- Las alianzas público-privadas en el DMQ han tenido un impacto todavía limitado pero existe un amplio potencial de ampliarlas, profundizarlas, e institucionalizarlas gracias a una buena coyuntura política y gremial.

Estado del Entorno económico del DMQ

Problemática principal: Quito ha crecido en forma sostenida gracias a las externalidades del modelo económico del Gobierno Central que ha promovido un aumento importante del gasto público. Quito, por ser la capital política del Ecuador, ha sentido los efectos directos del aumento de funcionarios públicos y la expansión de la capacidad institucional del Estado. Sin embargo, dicho modelo no es sostenible en el largo plazo y podría generar una sobre dependencia de la ciudad a una única fuente de ingresos, relacionada con el gasto público, y por tanto, de la estabilidad de los ingresos fiscales.

- El DMQ ha recibido en forma directa los beneficios del crecimiento económico y de la consolidación del modelo político propuesto por el partido de Gobierno (2007-2017). El modelo económico actual, basado en un gobierno que interviene activamente en la economía y se convierte en el motor y conductor de la economía, requiere un fuerte incremento del gasto corriente. Por ser la capital política del Ecuador (y actualmente también la capital económica), el DMQ ha sentido el incremento directo del número de empleados públicos, aumentos salariales, inversiones en activos fijos para suplir la demanda de nuevos ministerios, renovado parque automotor para funcionarios públicos, entre otros. Esto ha generado un boom de la construcción, un efecto multiplicador en el comercio y en general en todo tipo de actividad económica.
- Las ciudades que dependen en demasía de un solo sector económico o que comienzan a concentrarse alrededor de una sola fuente de ingresos corren el riesgo de caer en lo que se conoce como la trampa del *lock-in* (encierro). La fuente de dinamismo del DMQ en este caso es directamente el Gobierno Central, el que a su vez depende en gran medida de ingresos petroleros para mantener su nivel de participación en la economía. Una reducción de dichos ingresos tendría efectos directos sobre la vitalidad económica del DMQ.
- Por tanto, la ciudad requiere diversificar y especializar sus cadenas productivas, más allá de los beneficios coyunturales, para evitar exponer el crecimiento de la ciudad ante una caída del ciclo económico nacional.

Estado de los factores de competitividad

Problemática Principal: los factores básicos, sobre los cuales se puede construir una exitosa estrategia de desarrollo económico y social, están presentes en la ciudad. Sin embargo, existe una carencia de factores avanzados en los que hay trabajar: educación especializada de alto nivel, investigación y desarrollo, logística industrial, capacidad innovadora, y capacidad emprendedora.

- Cuando se compara el estado de los factores de competitividad del DMQ con el de otras ciudades del Ecuador, se aprecia que la capital tiene grandes ventajas. Quito es la ciudad que más inversión extranjera atrae, dónde hay más concentración de universidades e institutos, dónde mayor concentración de servicios financieros existe, y en general Quito es la ciudad dónde es más fácil hacer negocios, comparado con el resto del país. Además, las empresas localizadas en el DMQ

son en promedio las más productivas del Ecuador, lo que se debe en gran parte a la alta calificación del talento humano en el DMQ.

- Sin embargo, al hacer una comparación internacional, se aprecia que Quito debe hacer mejoras considerables de sus factores de competitividad para alcanzar los niveles de otras capitales y ciudades de América Latina que son competencia directa. El DMQ se encuentra en el tercio inferior de los más importantes rankings internacionales de ciudades que miden competitividad, sostenibilidad, prosperidad, atractividad para negocios y otras áreas relacionadas.

Estado de las cadenas productivas y aglomeraciones industriales

Principal Problemática: las características industriales de Quito hacen que sea una ciudad donde coexisten actividades especializadas en un ecosistema industrial diversificado, lo cual abre oportunidades para trabajar en estrategias de competitividad urbana que apuntalen el cambio de matriz productiva del Ecuador. Quito tiene una alta presencia de empresas multinacionales y nacionales exitosas, pero existe una concentración de las ventas en la gran empresa, quedando las microempresas y las de la economía popular, relegadas de los encadenamientos productivos.

- El DMQ presenta en los últimos años una fuerte tendencia a aglomerar (concentrar) en su territorio a empresas y personas que se han establecido en la capital con el fin de aprovechar la bonanza económica. En especial, se han establecido empresas relacionadas a sectores de servicios profesionales, consultoría, publicidad, construcción y servicios inmobiliarios. Este fenómeno se evidencia con el crecimiento de la demanda de vivienda, el aumento del parque automotor, el crecimiento de la densidad urbana, entre otras, lo cual obviamente conlleva a externalidades negativas como la contaminación, la congestión, la sobrepoblación en ciertas áreas urbano-marginales, aumento de la percepción de delincuencia y un potencial deterioro de la calidad de vida.
- Quito es la ciudad del Ecuador que cuenta con mayor número de industrias especializadas, es decir en las que existe una ventaja económica relativa frente al resto. Pero al mismo tiempo, el DMQ exhibe también una cierta diversificación productiva, pues no depende en demasía de una sola industria ni en generación de empleo ni en creación de riqueza (a excepción del caso de la dependencia del gasto público como fuente de ingresos, que se mencionó en un punto anterior). Esta característica de co-existencia de especialización con diversificación es altamente deseable en las ciudades pues permite crear un ecosistema competitivo adecuado para las diferentes industrias, del cual se pueden beneficiar todas las actividades económicas, tanto las que requieren factores especializados cuando las que requieren diversificación para crecer.

“Quito es una ciudad de oportunidades, pero para aprovecharlas en forma adecuada, se requiere de una renovada estrategia de desarrollo y competitividad, formulada en forma institucionalizada con todos los actores de la ciudad. Los factores básicos, sobre los cuales se puede construir una exitosa estrategia de desarrollo económico y social, están presentes en la ciudad. Sin embargo, existe una carencia de factores avanzados en los que hay trabajar: educación especializada de alto nivel, investigación y desarrollo, logística industrial, capacidad innovadora, capacidad emprendedora, etc. Si bien Quito tiene una alta presencia de empresas multinacionales y nacionales exitosas, existe una concentración de las ventas en la gran empresa, quedando las microempresas y las de la economía popular, relegadas de los encadenamientos productivos.

Las características industriales de Quito hacen que sea una ciudad donde coexisten actividades especializadas en un ecosistema industrial diversificado, lo cual abre oportunidades para trabajar en estrategias de competitividad urbana que apuntalen el cambio de matriz productiva del Ecuador. Las industrias de Quito son un nodo central del entramado productivo nacional, por lo que no se puede pensar en un adecuado cambio de matriz sin entender y atender los encadenamientos productivos de la capital. Quito podría ser calificada en forma no oficial como la ciudad del conocimiento del Ecuador, debido a su alta concentración de universidades e institutos y la presencia de talento humano de calidad, sin embargo, para que se pueda aprovechar dicha condición, es necesario atender las carencias educativas que todavía persisten y en especial, reducir las brechas sociales que se convierten en anclas que no permiten a ciertos grupos subir en la escala socio-económica.

Las condiciones de acceso a factores productivos todavía se realiza en forma inequitativa lo cuál ha marginado a ciertos grupos socioeconómicos, privándolos de acceso a mejoras en su calidad de vida. La coordinación interinstitucional adecuada es el gran talón de aquiles de la ciudad para poder construir una estrategia de desarrollo sostenible. La desorganización y escasa planificación del crecimiento productivo en la ciudad, genera actualmente presiones ambientales y sociales que deben se atendidas en forma urgente, desde una visión integral, sistémica y de largo plazo.”

Política O1:

Se impulsará la articulación de Cadenas de Valor y Clusters para la transformación de la matriz productiva, que promueva la cooperación entre actores y la inclusión económica en los encadenamientos, orientado a la innovación y el conocimiento, y gestionado con criterios de sostenibilidad y sustentabilidad.

Situación a la que se orienta esta política:

- *Aglomeraciones Industriales Especializadas de alto dinamismo: del total de 83 industrias del Ecuador (basado en código CIIU a dos dígitos), Quito tiene aglomeraciones industriales especializadas en 51 de ellas. De entre esas 51 industrias, tan solo una tuvo crecimiento negativo en ventas entre 2009 y 2012 (industrias de Azar y Apuestas), y 38 tuvieron crecimientos de ventas superiores al promedio de Quito, quedando 13 industrias con crecimiento inferior al promedio. Estas cifras comprueban el buen momento económico que atraviesan la mayoría de industrias de Quito.*

- *Dinamismo en ventas: dentro de las aglomeraciones industriales especializadas de Quito, existen sectores que han venido creciendo en forma acelerada en ventas y que además generan una participación alta en las ventas de Quito y son amplias generadoras de empleo. Entre las más dinámicas: Construcción de Edificios, Ingeniería Civil, Restaurantes, Seguros, Servicios Profesionales, Consultoría, Actividades Inmobiliarias, Servicios Financieros, y Arquitectura y Diseño.*

- *Estructura Diversificada: Quito tiene una estructura productiva bastante diversificada, que consiste de una combinación de productos primarios (flores, productos agrícolas), secundarios (textiles, vehículos y partes) y terciarios (servicios de software, servicios profesionales, actividades de construcción e inmobiliarias). El resto de actividades representan en promedio menos del 1,2% del total de ventas de Quito lo cual demuestra que en términos de ventas no hay una dependencia alta de una sola industria. A excepción del sector comercio con concentración del 24%.*

- *Importancia Nacional de Industrias de Quito: las aglomeraciones industriales especializadas de Quito (aquellas en las que Quito tiene una ventaja relativa frente a otras ciudades), representan un promedio el 43% del empleo del Ecuador y el 50% de las ventas.*

- *Importancia Nacional de Industrias de Quito: algunas aglomeraciones industriales especializadas de Quito, llegan a representar más del 60% del empleo nacional y más del 70% de las ventas: Transporte Aéreo, Publicaciones, Cine y TV, Informática, Seguros, Mensajería.*

- *La falta de coordinación con los proyectos nacionales, de cambio de matriz productiva y de fomento productivo, hacen que sean diseñados sin considerar las necesidades de las empresas del DMQ.*

Objetivo 1.1:

La ciudad cuenta con sectores productivos articulados con una estrategia de mejora competitiva.

Indicador	**Metas de Resultado**
Número de iniciativas de clusters priorizados	2017: 3 iniciativas de clusters de alto impacto para la ciudad facilitadas.
Número de iniciativas de clusters priorizados en el 2017 que se han consolidado institucionalmente.	2019: 3 iniciativas de clusters (mismas del año 2017), se han consolidado con una agenda público-privada consensuada.
Número de iniciativas de clusters priorizados	2022: 3 nuevas iniciativas de clusters de alto impacto para la ciudad facilitadas (distintas a las creadas hasta 2017).
Número de iniciativas de clusters priorizados que cuentan con estructura organizativa representativa, inclusiva y financieramente sostenible	2025: 6 iniciativas de clusters se han consolidado con una agenda público-privada consensuada y se encuentran organizadas bajo un cuerpo colegiado institucionalizado representativo, inclusivo y financieramente sostenible.

Objetivo 1.2:

El gobierno local apoya al cambio de matriz productiva a través de la articulación de las compras locales al fortalecimiento de sus sectores productivos.

Indicador	Metas
Porcentaje de componente local usado.	2017: El DMQ cuenta con un plan estratégico para el fortalecimiento de las cadenas productivas a través de las compras públicas municipales y el encadenamiento adecuado con proyectos públicos realizados en la ciudad. Por lo menos con el 10% de Componente Local.
Porcentaje de componente local usado.	2019: por lo menos el 20% de las compras públicas del MDMQ son con componente Ecuatoriano.
Porcentaje de componente local usado.	2022: por lo menos el 25% de las compras públicas del MDMQ son con componente Ecuatoriano.
Porcentaje de componente local usado.	2025: por lo menos el 30% de las compras públicas del MDMQ son con componente Ecuatoriano.

Líneas de acción estratégicas:

1. Creación de estrategias de clusters, que sirvan para institucionalizar las estrategias sectoriales de mayor importancia para la ciudad, a través de la articulación de todos sus actores.

Las estrategias de clúster (que podrían llamarse aglomeraciones industriales, en un sentido más reducido) requieren de una participación activa de distintos actores de la ciudad para ser exitosas. Si bien el rol central de la estrategia la toma el sector privado, en cada uno de los sectores seleccionados, el rol del Municipio es esencial para impulsar el cambio de patrones en materia de competitividad, apoyar mediante cofinanciamiento, y en especial resolviendo aquellos cuellos de botella que se identifiquen como trabas competitivas. El Municipio no es el llamado a crear las estrategias de clúster por sí mismo, el proceso es necesariamente de consenso con visión de largo plazo, pero al mismo tiempo con una agenda táctica con objetivos accionables en el corto plazo.

2. Proceso de fomento a la competitividad de las cadenas de valor priorizadas en el DMQ, especialmente aquellas que puedan incorporar a las Mypimes y las empresas de la economía popular y solidaria, para que agreguen valor a la economía local y aporten a la generación de empleos de calidad.

La cadena de valor es el proceso de articulación productiva que se genera cuando se integran los intereses y necesidades de las empresas directamente involucradas en la producción. En ese sentido la cadena de valor, partiendo de una empresa o una industria, mira hacia atrás (proveedores) y hacia adelante (distribuidores) para mejorar las interconexiones entre los actores de la cadena. Con respecto a la estrategia de clúster propuesta en el punto anterior, hay que mencionar que la estrategia de cadena productiva es más específica en su accionar y se limita a trabajar en el encadenamiento, mientras que la estrategia de clúster es más general y atañe a los actores que no necesariamente

forman directamente parte de la cadena productiva. La estrategia de cadena de valor, por lo tanto, puede tener como objetivo la mejora de condiciones de proveedores de una sola empresa ancla, por ejemplo.

3. Inserción inteligente de las cadenas productivas de Quito, en el mercado mundial mediante la agregación de valor a los procesos productivos.

La inserción inteligente significa que las cadenas productivas del DMQ no se queden estancadas en actividades de poca generación de valor. Es necesario que se mejore la penetración de las cadenas, en especial en la parte de distribución, logística, y servicios post venta para que el ingreso y la rentabilidad de los participantes de las cadenas aumenten. No es suficiente el tener cadenas bien integradas en la parte de atrás si solo se mira en el mercado interno, pues se están desaprovechando oportunidades en el mercado mundial. El rol del Municipio es el fomentar y acompañar a las empresas en dicho proceso, reduciendo las trabas y limitantes que impidan a las empresas hacer ese proceso de inserción inteligente que debería darse en forma natural, pero que en la práctica no sucede.

4. Fortalecer el clúster turístico de Quito, encadenándolo adecuadamente con otras industrias locales, nacionales y regionales, dentro de una estrategia de una competitividad amplia para potenciar las ventajas turísticas de Quito y minimizar el impacto de sus desventajas.

Si bien la estrategia que se ha desarrollado desde el Municipio en materia de turismo ha sido relativamente exitosa, lo cual se evidencia en un aumento de turismo hacia la capital y la obtención de algunos premios internacionales, todavía queda mucho por hacer para competir con otras capitales y ciudades latinoamericanas. 5. Proceso de cambio de matriz productiva anclando las compras públicas a los sectores productivos locales.

El sector público, puede convertirse en uno de los principales agentes de cambio de la matriz productiva local, si se logra anclar las compras públicas a oferta de los sectores productivos locales, para este efecto se requiere un diálogo permanente entre los actores, que permita la transmisión de información sobre la planificación de proyectos de inversión, de manera oportuna, para que el sector privado pueda organizar su esquema productivo a las demandas de productos y servicios gubernamentales. Así, grandes obras como la construcción del Metro de Quito, los teleféricos, y construcción de infraestructura, deberían convertirse en anclas de la transformación de la matriz productiva local impulsando el componente local.

6. Promover una arquitectura institucional adecuada para sostener el sistema de competitividad en el largo plazo, que incluya cogestión y participación inclusiva y amplia de todos los actores, sostenible, a través de mecanismos de cogestión, participativa e incluyente y que cuente con un respaldo técnico de alto valor.

Articular un mecanismo institucional, que permita organizar de mejor forma las estrategias de competitividad de Quito y tender puentes de diálogo y acción permanentes entre los distintos actores públicos y privados en armonía con los demás componentes territoriales. La creación de un mecanismo institucional para organizar la competitividad es una labor fundamental del Municipio, sin embargo la dirección y operación de esa institución debe mantenerse en forma independiente de cualquier poder político,

empresarial o social. Dicha institución debe cumplir un rol de gestor de las estrategias de competitividad de largo plazo del DMQ, así como el rol de observador de todos los procesos de competitividad. Por eso la independencia del directorio es un puntal fundamental y no deberá formar parte de la estructura municipal. Esta nueva institución no buscará reemplazar las funciones de otras instituciones que trabajan en temas relacionados al desarrollo de la productividad y la competitividad, como por ejemplo, Conquito. El rol del municipio será dotar de capital semilla y apoyo logístico a dicha institución para que en el mediano plazo, pueda ser autosustentable financieramente (Consejo de Competitividad – Coordinación Público Privada).

Uno de los propósitos más importantes en este nivel de coordinación es generar una agenda de competitividad que involucre a todos los actores de la competitividad del DMQ, con objetivos medibles de corto, mediano y largo plazo. Con una agenda que se construya en forma conjunta desde el Municipio, la academia, las empresas y los ciudadanos. Además de crear un mecanismo institucionalizado de cogestión, que permita dar continuidad, seguimiento y evaluación a la agenda de competitividad de la ciudad, de tal forma que la participación ciudadana tenga un verdadero peso en las decisiones estratégicas de la ciudad.

Mejorar la capacidad organizativa municipal, para enfrentar los problemas de competitividad de la ciudad en forma integral y sistémica. (Ejemplo: Generar un sistema de información para la toma de decisiones).

Dentro del Municipio se debe trabajar en mejorar la forma en la que las diferentes secretarías y empresas públicas adscritas se organizan para trabajar sobre los problemas de competitividad de la ciudad. Como se ha mencionado, la competitividad es un proceso multinivel que requiere de la interacción y participación constante e iterativa de distintos actores. Es así como la estrategia de competitividad no puede hacerse desde una sola institución municipal, aislada del resto (Coordinación interinstitucional en el MDMQ, Puesta en marcha de la oficina permanente del PDM y POTM).

El gobierno local articula continuamente acciones con el Gobierno Central para el fortalecimiento de los sectores productivos de la ciudad, proyectándola a nivel internacional.

El propósito principal es la articulación de la estrategia de cambio de matriz productiva del Ecuador, con las Cadenas Productivas y Clusters de Quito, para buscar sinergias que permitan a la ciudad la transformación productiva. Específicamente, se buscará crear una oficina de coordinación entre el Municipio y el Gobierno que busque aterrizar las estrategias nacionales de cambio de matriz productiva en la ciudad de Quito. Y vincular de mejor forma los proyectos municipales dentro de una estrategia de desarrollo nacional (Coordinación Público –Público).

Política O2:

El gobierno distrital apoyará al desarrollo económico de la ciudad a través del fortalecimiento de los factores avanzados de competitividad que sean la base para la diversificación y especialización de sus cadenas productivas orientadas al cambio de la matriz productiva.

Situación a la que se orienta esta política:

- *Quito, lidera a nivel nacional la inversión empresarial en investigación, capacitación, y manejo de desechos; sin embrago, comparados con estándares internacionales esta inversión aún no es satisfactoria.*
- *La alta tasa de emprendimientos en la capital es un indicio de que existe una cultura emprendedora en la capital; sin embargo, se trata de emprendimientos poco dinámicos y de bajo tamaño (lo cual no permite obtener economías de escala). Además se trata de emprendimientos por necesidad, de poco valor agregado y baja tasa de supervivencia.*
- *La inversión en esquemas de innovación empresarial y la investigación es tremendamente escasa y se concentra exclusivamente en empresas grandes.*
- *Existe un alto potencial para insertar a través de la capacitación a nichos poblacionales que mejoren la calidad de la oferta laboral satisfaciendo las necesidades puntuales de las empresas y el mercado.*
- *Existe un alto déficit crediticio entre las empresas de Quito, especialmente en aquellas de la Economía Popular.*
- *Proyectos de sencilla aplicación como simplificación de trámites, puede ayudar a las empresas de Economía Popular, hoy por hoy informales y concentradas en sectores de muy bajo valor agregado, a incorporarse a las cadenas de valor de la capital*
- *La atracción de inversiones en la ciudad se ve influida negativamente por la carencia de adecuadas políticas de IED a nivel nacional y la falta de seguimiento de las políticas locales de atracción de IED. Las exportaciones de Quito están altamente concentradas en pocos productos y se ven afectadas por las políticas comerciales del Gobierno Central.*

Objetivo 2.1:

Se tiene estructurado planes de acción específica para cada clúster, y dispuestos por parte del gobierno local, los mecanismos necesarios para la potencialización de sus componentes de competitividad.

Indicador	Metas de Resultado
Número de iniciativas de clúster y/o sectores que cuenten con un programa de fomento productivo	2017: 3 programas de fomento productivo creados para iniciativas de clúster organizadas en la política 1, que busquen un balance entre los criterios de productividad, equidad y sostenibilidad
Porcentaje de cumplimiento de los objetivos de cada programa de fomento productivo.	2019: Objetivos de corto plazo de los 3 programas de fomento productivo cumplidos.

Objetivo 2.2:

El desarrollo productivo de la ciudad se la realiza con una visión incluyente hacia los grupos vulnerables (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores), las empresas de pequeña escala y aquellas de la Economía popular y Solidaria, con una visión de valor compartido.

Indicador	Metas de Resultado
Número de iniciativas de clúster y/o sectores que cuenten con un programa de fomento productivo	2022: 3 nuevos programas de fomento productivo creados para iniciativas de clúster organizadas en la política 1, que busquen un balance entre los criterios de productividad, equidad y sostenibilidad
Porcentaje de cumplimiento de los objetivos de cada programa de fomento productivo	2025: Objetivos de corto plazo de los 3 nuevos programas de fomento productivo cumplidos y objetivos de largo plazo de los 3 programas de fomento productivo creados en el 2017 .

Líneas de acción estratégicas:

1. Impulso de un ecosistema favorable para la innovación y el emprendimiento, provenientes especialmente de las Mypimes y de la Economía popular y Solidaria del territorio, a través de un trabajo articulado público privado.

2. Facilitación de procesos de transferencia e intensidad tecnológica, en las actividades productivas.

3. Generación de programas de capacitación y asistencia técnica en áreas acordes con las necesidades de las cadenas de valor, y en articulación con la academia.

4. Articulación de programas de financiamiento, y generación de mecanismos alternativos, para impulsar negocios innovadores y con potencial de crecimiento.

5. Internacionalización de los bienes y servicios ofrecidos en el DMQ, desde un enfoque orientado a la promoción de las exportaciones, la atracción de inversiones, la generación de una marca ciudad, y la promoción del DMQ como un destino turístico de excelencia mundial.

6. Especialización de la logística e infraestructura, adaptada a las necesidades de los Clusters y Cadenas de Valor de la ciudad.

7. Generación de oportunidades de inclusión económica y productiva para los grupos vulnerables (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores) del DMQ, especialmente de la Economía Popular y solidaria, apoyadas en la generación de empleo, autoempleo e integración en las cadenas productivas locales, para lograr un crecimiento incluyente y sostenible dentro de una sociedad solidaria, justa y equitativa.

Política O3:

Se trabajará en impulsar una estrategia equitativa para fomentar la competitividad y el desarrollo local en los territorios rurales y urbanos de la ciudad.

Situación a la que se orienta esta política:

- *El desempleo y la pobreza están concentrados en las zonas rurales y urbanas marginales de la ciudad. Los promedios ocultan la alta disparidad e inequidad que todavía persiste cuando se comparan por ejemplo parroquias del Norte de Quito, con –por ejemplo- Lloa o Nono.*
- *La Economía Popular (menos de 10.000 dólares en ventas) están ubicadas principalmente en zonas urbano marginales y en zonas rurales*
- *Ciertos sectores rurales y urbano marginales cuentan con la menor cubertura de servicios básicos del DMQ.*
- *En los barrios marginales y en la ruralidad de la ciudad, existe un gran potencial cultural y ambiental, que debe ser puesto en valor para el disfrute de los habitantes de ciudad, del Ecuador y del exterior, y con el propósito fundamental de elevar los niveles de vida de las poblaciones vulnerables (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores) que los habitan, desde una visión endógena que rescate su identidad, sus valores, y sus vocaciones productivas.*

Objetivo 3.1:

La equidad territorial es una prioridad del gobierno local, para lo cual el municipio trabaja en el desarrollo productivo endógeno de sus zonas rurales, urbano marginal y urbano de manera incluyente, integral y sostenible.

Indicador	**Metas**
Número de Unidades Territoriales (parroquia, administración zonal, o barrio) con plan de mejora competitiva y Porcentaje de cumplimiento de objetivos.	2017: 4 Unidades Territoriales con planes de mejora competitiva en etapa inicial de ejecución.
	2019: Cumplimiento de objetivos de corto plazo de los planes de mejora competitiva en las Unidades Territoriales seleccionadas en el 2017.
Número de Unidades Territoriales con plan de mejora competitiva y Porcentaje de cumplimiento de objetivos.	2022: 4 nuevas Unidades Territoriales con planes de mejora competitiva en etapa inicial de ejecución. Y 4 UTs seleccionadas en el 2017 con cumplimiento de objetivos de mediano plazo.
	2025: 4 UTs seleccionadas en el 2017 con cumplimiento de objetivos de largo plazo. Y UTs seleccionadas en el 2022 con cumplimiento de objetivos de mediano plazo.

Líneas de acción estratégicas:

1. Generación de ecosistemas urbanos sostenibles, desde el punto de vista productivo.

Pretende el desarrollo sostenible y policéntrico de los territorios a escala parroquial, favoreciendo aquellos de carácter urbano marginal y rural, que se encuentren en condiciones de vulnerabilidad, a través de estrategias que impulsen sus vocaciones productivas anclándolas a las cadenas de valor y clusters del DMQ, y buscando incorporarlos a mercados de comercialización justa

2. Generación de Distritos Productivos

Esta línea estratégica se concentra en primera instancia en la puesta en valor de los territorios que muestran una concentración empresarial especializada y consolidada, que generalmente se encuentran en zonas urbanas, y que puede ser impulsado a través del manejo de estrategias de distritos productivos territoriales y marcas (identidad productiva focalizada), que después serán vinculados a las estrategias de clúster descritos en la política 1 de este plan, de tal forma que puedan tener acceso a cadenas productivas especializadas. Por ejemplo, una parroquia como Nayón, podría tener una vocación productiva relacionada con la agricultura urbana orgánica y ser el vivero de Quito, que después se encadenaría adecuadamente con estrategias más amplias del clúster

florícola y clúster turístico. Esto generaría sinergias que de otra forma fueran impensables.

Adicionalmente, propone la estructuración de zonas territoriales nuevas que puedan consolidarse como Distritos Productivos en función de sus vocaciones y fuerzas de aglomeración, como la zona de la Floresta o el Parque Bicentenario.

Política O4:

Se facilitará un entorno apto para la competitividad sistémica que posicione a Quito como una de las ciudades más competitivas de América Latina y líder indiscutible dentro del Ecuador, que genere oportunidades amplias e inclusivas para el desarrollo de todos los actores de la ciudad.

Situación a la que se orienta esta política:

- *A nivel general, Quito se encuentra en una posición de competitiva débil frente a otras capitales y ciudades de América Latina.*
- *Declaratoria del turismo como vocación económica del Distrito: a nivel internacional Quito ha recibido una serie de reconocimientos y premios que abren el camino para una mayor capacidad de atracción de la ciudad en forma directa para el turismo internacional, pero también son un potencial para generar estrategias que engloben a otros sectores. Por tanto, esta Declaratoria conlleva a alinear los esfuerzos de política pública y convocar a todos los actores, públicos y privados, para construir una gran alianza que permita hacer del turismo el más importante motor de desarrollo económico y social. Siendo el punto de partida el turismo, se puede trabajar en estrategias complementarias en cadenas alimenticias, infraestructura, seguridad, mejoras de oferta cultura, mejora del espacio público, mejoras en movilidad, etc.*

Objetivo 4.1:

El DMQ es un lugar privilegiado para la generación de oportunidades productivas, es una Ciudad del Conocimiento, y cuenta con una identidad posicionada a nivel nacional y regional.

Indicador	Metas de Resultado
Variación 2014-2017 en número de trámites municipales promedio que debe realizar un ciudadano o una empresa. Variación 2014-2017 del tiempo promedio necesario para cumplir con trámites municipales	2017: Reducción de los tiempos en trámites municipales y reducción de tramitología municipal en procesos empresariales.
Variación del Número de empresas multinacionales en el DMQ entre 2014 y 2022	2022: Tener al menos 3 nuevas empresas multinacionales de presencia global que inviertan en el DMQ.
Número Posición en Rankings Internacionales de Ciudades	2025: Quito a avanzado significativamente en el ranking de ciudades más competitivas de América Latina..

Líneas de acción estratégicas:

1. Facilitar la simplificación de trámites y procesos, para el fomento empresarial en todos los niveles de actividad económico, pero con especial en la mejora de procesos para las empresas de la Economía Popular y Mypimes que debido a su tamaño y escasos ingresos sufren en una mayor proporción los efectos de la tramitología, lo cual muchas veces las lleva hacia la informalidad, lo que las aleja aún más de los mercados.

Unas de las grandes trabas para hacer negocios en la ciudad es la cantidad de trámites y regulaciones a las que se somete al ciudadano, empresario y potencial inversionista. Muchas de estas trabas y cuellos de botella nacen directamente por una ineficiente coordinación intra-municipal, inter-institucional o entre instituciones locales y nacionales. Resulta urgente el crear una fuerza de trabajo especializada que se enfoque en resolver dichos problemas que afectan a la actividad empresarial y muchas veces terminan degenerando en prácticas de informalidad y evasión tributaria.

2. Fortalecer la promoción y los incentivos para la atracción de inversiones, locales y extrajeras, que generen valor agregado a la economía, empleos de calidad, innovación y transferencia de conocimiento.

Resulta esencial el enfocar los esfuerzos de la ciudad hacia la atracción de inversiones en distintas áreas. Dicha inversión extranjera debe atraerse con criterios de sostenibilidad y con visión de largo plazo, es decir que la inversión venga no solo a contribuir financieramente al desarrollo de la ciudad, sino que transfiera el know-how necesario para que las industrias locales puedan desarrollar capacidades que les permitan escalar en la cadena de valor. Dicha estrategia de atracción de inversiones debe institucionalizarse para que pueda mantenerse en el tiempo debido a que los procesos de atracción de inversiones suelen ser complejos y no dar resultados de corto plazo. En otras palabras, son procesos que no dependen de una administración sino de un proyecto de ciudad.

3. Posicionar la imagen de la ciudad a nivel internacional.

Más allá del posicionamiento que se realice en el sector turístico, el DMQ debe tener una estrategia de branding que le permita fortalecer su posicionamiento internacional. Esta estrategia debe apoyar la visión de la ciudad como hub logístico, como ciudad de conocimiento del Ecuador, como nodo productivo del Ecuador, y cómo destino para los capitales extranjeros y la actividad empresarial.

4. Impulsar la articulación de Quito como una ciudad del conocimiento en la que los distintos actores se enfoque en generar valor agregado basado en las ya existentes ventajas que existen en la ciudad.

Quito podría ser calificada, en forma no oficial, como la Ciudad del Conocimiento del Ecuador, debido a su alta concentración de universidades e institutos y la presencia de talento humano de calidad, sin embargo, para que se pueda aprovechar dicha condición, es necesario atender las carencias educativas que, aunque se han reducido, todavía persisten y en especial, reducir las disparidades económicas que se convierten en anclas que no permiten a ciertos grupos subir en la escala socio-económica.

Política O5:

El gobierno distrital contribuirá a la consolidación del DMQ, como un nodo logístico integrado, que permita a la capital construir redes e insertarse exitosamente en el contexto regional y mundial.

Situación a la que se orienta esta política:

- La ubicación estratégica de la capital a nivel nacional e internacional debe ser explotado en favor de la competitividad y productividad.
- Existe desorganización y descoordinación en la forma en la que se planifica la logística y la infraestructura en el DMQ, lo cual genera altos costos e ineficiencias empresariales.
- El proyecto del NAIQ, todavía inconcluso, contempla desde su concepción la realización de zonas logísticas especializadas. El parque industrial que se planificará en la zona del NAIQ, se convertirá en motor adicional de desarrollo y se complementará con las facilidades logísticas del NAIQ.
- Se está desarrollando un proyecto para estudiar, transformar y readecuar los polígonos industriales de Quito de tal forma que se respete la ubicación de cada zona productiva, pero que también se analicen los impactos económicos, sociales, ambientales y en movilidad de cada polígono. En base a este estudio se crearán ordenanzas municipales modernas para el uso adecuado de polígono industriales en la ciudad.
- Falta de coordinación de planificación del ámbito logístico y de infraestructura local con el ámbito nacional.

Objetivo 5.1:

Quito, es una ciudad articulada logísticamente a nivel nacional y regional, y cuenta con una infraestructura adecuada para la producción.

Indicador	Metas de Resultado
Proyecto ZEDE NAIQ aprobado (Indicador de Gestión)	2016: Aprobado el proyecto de ZEDE en el Aeropuerto MS
Número de inversionistas con plan de traslado a la ZEDE	2019: Inversionistas de la ZEDE comprometidos
Valor de la inversiones privadas atraídas a la ZEDE	
Porcentaje avance obra de infraestructura de la ZEDE	2019: Avance de al menos un 75% en la obra de infraestructura para el funcionamiento de la ZEDE
PMDOT articulado con plan de obras del Gobierno Central y priorizados proyectos de infraestructura productiva. (2017)	2017: Articulado el PMDOT de Quito con las obras de los Gobiernos Central y Provincial, a través del Plan Logístico de Quito.
Número de planes de infraestructura energética y productiva diseñados (primera fase de priorización) (2019)	2019: Planes priorizados de infraestructura productiva diseñados (por fases)
Número de obras de infraestructura logística implementados en primera fase / total de obras productivas necesarias (2022)	2022: Realizados equipamientos priorizados de infraestructura productiva para el DMQ
Número de obras de infraestructura energética implementados en primera fase / total de obras energéticas necesarias (2025)	2025: Realizados los equipamientos priorizados de infraestructura energética en el DMQ

Líneas de acción estratégicas:

1. Fomento para la implementación de infraestructura necesaria para el impulso productivo.

En esta línea estratégica se pretende la generación de estudios e implementación de proyectos de infraestructura indispensables para la óptima operación productiva del DMQ, como es retomar las iniciativas de generación de centros de acopio y transferencia de mercadería, parques industriales y tecnológicos nuevos y dotados de infraestructura adecuada a las necesidades de las empresas, tecnologías limpias para las industrias y empresas, consolidación de polígonos industriales en zonas aptas social y ambientalmente, zonas de especializadas para el fomento de la actividad de servicios, entre otros proyectos que la ciudad con su nivel de desarrollo productivo actual requieren para su impulso competitivo. Para esto es fundamental la estructuración de un Plan

Logístico de Quito, proyecto en el largo plazo, que cuente con respaldos público y privado, y con el financiamiento adecuado para su desarrollo.

2. Habilitación de ZEDES para el impulso de los Clusters locales.

3. Articulación con los Gobiernos Central y Provincial, en los proyectos prioritarios de logística para Quito que favorezcan a su internacionalización, que consten en el Plan Logístico de Quito

4. Articular con los Gobiernos Central y Provincial, los proyectos prioritarios para la transformación de la matriz energética del DMQ, y su vinculación con proyectos productivo.

3 Quito Ciudad Inteligente: Ambiente

Diagnóstico General

Referente

“Una ciudad –el Distrito Metropolitano de Quito- es inteligente si se adecua a las necesidades de la gente, donde el espacio natural y antrópico comulguen en una visión de sinergia y optimización de recursos, con el aporte de las mejores prácticas de producción y eficiencia y la aplicación de tecnología limpia. Garantiza las mejores condiciones de crecimiento para asegurar que todos los ciudadanos disfruten de prosperidad. Ciudad compacta, conectada, caminable, cómoda, donde la gente se encuentre, emprenda, cree y construya, con un Municipio que acerque la gestión al ciudadano.”

Extraído del Plan de Trabajo del Alcalde Mauricio Rodas Espinel

El Ambiente

Las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la gestión del ambiente, no se encuentran suficientemente integrados en una gestión con enfoque sistémico y coordinado, lo cual impide una optimización de recursos tanto humanos como financieros, que se ha traducido en postergación de soluciones a problemas ambientales que inciden en el desarrollo del DMQ.

La Huella Ecológica que demandan los patrones de la actividad humana (producción y consumo) del DMQ es de 1,77 hag. (hectáreas *globales*), 9% mayor a la media ecuatoriana que es de 1,62 hag., siendo la Biocapacidad per cápita para Ecuador, de 2,35 hag.

La decisión de incorporar 158 mil hectáreas como áreas protegidas, constituye una acción determinante para precautelar la sostenibilidad ambiental. Sin embargo, es necesario implementar políticas que permitan el adecuado aprovechamiento de estas áreas y sin duda la propuesta de programas y proyectos bajo esta visión. La conceptualización lograda para la integración de áreas naturales tejidas con la urbe, requiere concretarse en estrategias y planes para su realización

Para reducir los impactos generados por el parque automotor de la ciudad, principal aportante a la Huella Carbono del DMQ, se carece de estrategias y medidas concretas orientadas a la disminución de ese parque. Además de la aplicación del “pico y placa” y la “zona azul”, urgen acciones para desestimular el uso del vehículo privado liviano, junto con la implementación de mejor oferta de transporte público para volverla una verdadera opción.

No se aplica todavía un modelo de gestión integral de residuos sólidos que permita, no solo, su adecuada disposición final sino el aprovechamiento de sus potencialidades económicas, y estrategias de sostenibilidad financiera de las empresas encargadas.

Se cuenta con estudios para implementar los procesos de descontaminación y recuperación de ríos y quebradas del DMQ; hasta la fecha únicamente se trata 1% de las aguas contaminadas que van al sistema hídrico. Mientras tanto son evidentes las graves

afectaciones ambientales, de la salud de la población, además de poner en riesgo zonas productivas.

Como resultado de un desarrollo que ha subestimado la importancia de la imbricación inevitable de los sistemas urbanos y los sistemas naturales, hoy encontramos sobre el territorio del DMQ situaciones de vulnerabilidad en los dos sentidos de esta relación: hay situaciones que amenazan las condiciones de vida de los ciudadanos, y hay situaciones que amenazan igualmente un desarrollo coherente y beneficioso de los procesos ecológicos desplegados sobre el territorio. En este sentido, la gestión territorial no ha sido capaz de evitar el surgimiento de asentamientos urbanos emplazados en zonas de alto riesgo de desprendimiento de suelo, ni la consolidación de espacios urbanos, tanto regularizados como no regularizados, sobre localizaciones que ofrecerían, de otro modo, grandes beneficios recreativos, ecológicos y ambientales.

En términos de escala urbana, se observa que el crecimiento del espacio urbano consolidado en dirección sur y a lo largo de la meseta es desde hace décadas una de las dinámicas expansivas más claras del DMQ. Esta forma de crecimiento sin considerar las condiciones orográficas naturales, por ejemplo las quebradas, ha devenido en graves afectaciones a la seguridad y ha dejado de lado la recuperación de un sistema de corredores ecológicos en dirección este--oeste, que aportarían a un gran potencial recreativo para la población del DMQ en condiciones de sostenibilidad ambiental.

Las presiones que han devenido para la ocupación del suelo ubicado en los valles, especialmente en el de Tumbaco y Cumbayá no cuentan aún con una política específica que oriente esos procesos de manera concomitante con directrices ambiental tales. Sin embargo se han instaurado procedimientos para el uso y ocupación especial de estos territorios que empiezan a dejar lecciones y aprendizajes para instaurar esas políticas.

Esta oportunidad daría también lugar a establecer áreas de reserva ecológica que compongan un mosaico interconectado e integrado sobre todo el territorio, y que respeten las quebradas y el espacio correspondiente a las áreas de valor ecológico específico, al tiempo de promover una compactación urbana, en favor de una mayor complejidad, diversidad y potencialidad económica.

Quito no reúne aún las condiciones de gestión e implementación para ser considerada una ciudad inteligente. No muestra señales de adecuación en sus respuestas orientadas a satisfacer los requerimientos ciudadanos. La movilidad no es integral respecto al territorio y el transporte público no brinda la calidad necesaria para que sea una verdadera opción. No hay una estructura de centralidades que brinde servicios adecuadamente distribuidos para posibilitar la actividad ciudadana con optimización de tiempo y calidad, y que sirvan como motores de concentración de servicios y actividades que consoliden y organicen el tejido disperso y poco denso, característicos en la ciudad. La falta de tratamiento de las aguas residuales atenta la calidad de ríos y las limitaciones en la gestión de residuos advierten riesgos en la salud pública. La conceptualización lograda para la integración de áreas naturales tejidas con la urbe, requiere concretarse en estrategias y planes para su realización.

Política A1

Garantizar la gestión integral de residuos bajo el concepto Cero Basura (*) o de economía circular, con enfoque de participación, corresponsabilidad ciudadana y responsabilidad ambiental y social.

Situación a la que se orienta esta política:

- *Insuficiente servicio urbano rural en la gestión de residuos (sólidos urbanos, especiales y peligrosos).*
- *No existe una política integradora sobre la gestión de los residuos.*
- *No se tiene visión de aprovechamiento de los residuos.*
- *No se cuenta con tecnologías óptimas para disposición final de residuos y para tratamiento de lixiviados.*

Objetivo 1.1:

La generación de residuos se reduce por la aplicación sistemática de medidas de prevención, basadas en cogestión con la ciudadanía y con las actividades económicas.

Indicadores	Metas
Producción per cápita (PPC) de RSU.	Hasta el 2025 se ha reducido en al menos 5% la producción per cápita (PPC) de RSU sobre la PPC 2014.

Líneas de acción estratégicas:

1. Prevención en la generación de residuos.

Objetivo 1.2:

La gestión de residuos en mejora continua, aplicando un modelo de gestión integral con enfoque de corresponsabilidad ciudadana, en todas sus fases desde generación, recolección diferenciada, aprovechamiento, tratamiento y disposición final.

(*) El concepto Cero Basura comprende: prevención en la generación o consumo responsable, minimización de la generación, separación en el fuente y en puntos del proceso recolección-tratamiento, recolección diferenciada, aprovechamiento, tratamiento y disposición final, con enfoque de corresponsabilidad ciudadana.

Indicadores	Metas
Cobertura urbano/rural con recolección separada de residuos.	Hasta el 2019 se incrementará hasta un 40% de contenerización diferenciada y hasta un 60% con modelos alternativos de la cobertura actualizada.
	Hasta el 2025, la cobertura de los servicios de recolección se ha incrementado en al menos un 98%.
Porcentaje de instalación de procesos tecnificados e innovadores de aprovechamiento de residuos para reinserción en cadenas productivas.	Hasta el 2019, alrededor de 50 % optimizadas y operando la ET norte y la ET sur para la separación de residuos reciclables.
	Hasta el 2022, alrededor de 50% instaladas y operando plantas de compostaje en la ET sur y en la ET norte.
	Hasta el 2025, se ha reducido alrededor de un 20% la cantidad de RSU que se disponen en el relleno sanitario en relación al crecimiento proyectado.
	Hasta el 2025, alrededor del 40 % de RSU orgánicos, son aprovechados en el DMQ.
Porcentaje de eliminación de pasivo ambiental por acumulación de lixiviados.	Hasta el 2025, alrededor de 20 % eliminado el pasivo ambiental de lixiviados.
Porcentaje de escombros dispuestos técnicamente	Hasta el 2017, 100% definida la línea base, la política y el modelo de gestión de escombreras.
	Hasta el 2025, alrededor del 50% de escombros son tratados.

Líneas de acción estratégicas:

1. Modernización de proceso de recolección de residuos sólidos en zona urbana y parroquias rurales.
2. Optimización de recursos en parroquias rurales.
3. Identificación de modelos alternativos de recolección.
4. Separación tecnificada de residuos para su aprovechamiento.
5. Aprovechamiento de reciclables y su comercialización.
6. Aprovechamiento de residuos para generación de energía eléctrica.

7. Gestión integral de residuos especiales.

8. Gestión integral de residuos peligrosos de responsabilidad municipal.

9. Gestión de pasivo ambiental de lixiviados.

10. Instalación de capacidad para tratamiento corriente diario (sin acumulación).

11. Aprovechamiento de residuos sólidos orgánicos.

12. Apoyo a actividades agrícolas sostenibles.

13. Gestión y aprovechamiento de residuos sólidos de construcciones y obras civiles.

Política A2

Promover la sustentabilidad ambiental del territorio garantizando los servicios ecosistémicos del patrimonio natural, fomentando su conocimiento, su manejo sustentable y su contribución al tejido urbano-rural.

Situación a la que se orienta esta política:

- *Modelo de desarrollo no considera los ecosistemas naturales, los cuales se encuentran amenazados por cambios de uso de suelo y crecimiento de la mancha urbana.*
- *No existe un manejo de quebradas y los ríos han perdido su capacidad de auto depuración, colapsada por falta de interceptores y plantas de tratamiento de aguas servidas.*
- *Normativa insuficiente y falta de aplicación para el cuidado del arbolado urbano. No se cuenta con tecnologías óptimas para disposición final de residuos y para tratamiento de lixiviados.*

Objetivo 2.1:

Se ha alcanzado la consolidación del Sistema Metropolitano de Áreas Naturales Protegidas (**), promoviendo la sustentabilidad ambiental del territorio, su conocimiento, su manejo sustentable y su contribución al tejido urbano-rural.

Indicadores	Metas
Porcentaje de desarrollo de Sistema de indicadores para monitoreo del estado de conservación de los ecosistemas del Subsistema Metropolitano de Áreas Naturales**.	Hasta el 2019, alrededor del 40% implementado el sistema de indicadores para el monitoreo y medición del estado de conservación de los ecosistemas en Áreas Protegidas priorizadas que forman parte del SMAN.
	Hasta el 2022, disponible serie bienal de datos de indicadores de estado de conservación de los ecosistemas en áreas protegidas priorizadas que forman parte del SMAN.
Declaración de áreas del Subsistema Metropolitano de Áreas Naturales**.	Hasta el 2019, declarado el área Ilaló-Lumbisí. Declarados como ACUS: el área Nono-Pichan-Alambi, y el Corredor de Páramo de Pintag.
	Hasta el 2019, declarados: el AIER Pasochoa, el AIER Pacpo-Catequilla-La Marca, el ACUS Lloa, y el ACUS Mojanda.
	Hasta el 2022, declarados el Cañon del Guayllabamba fase I (bosques), el Cañon del Guayllabamba fase II, y el AIER del Casitagua.
Porcentaje de desarrollo de plan de conservación del suelo rural del DMQ (PCSR).	Hasta el 2019, alrededor del 20 % en aplicación el plan de conservación del suelo rural del DMQ (PCSR).
	Hasta el 2019, alrededor del 50 % en aplicación el plan de conservación del suelo rural del DMQ (PCSR).
Porcentaje de la superficie degradada de las Áreas de Intervención Especial y Recuperación (AIER), en proceso de recuperación.	Hasta el 2025, alrededor del 25% de la superficie degradada de la AIER Ilaló- Lumbisi, en proceso de recuperación.
	Hasta el 2025, alrededor del 10% de la superficie degradada de la AIER Pichincha - Atacazo, en proceso de recuperación.
	Hasta el 2025, alrededor del 50% de la superficie degradada de la AIER Pacpo-Catequilla-La Marca, en proceso de recuperación.
Nivel de consolidación de corredores de la Red Verde Urbana y su vinculación con el SMAN.	Hasta el 2025, en proceso de consolidación tres (3) corredores de la Red Verde Urbana vinculados ecosistémicamente con áreas del SMAN.
Porcentaje de número de quebradas manejadas integralmente.	Hasta el 2025, alrededor del 10 % de quebradas priorizadas están en proceso de manejo integral en el DMQ.
	Hasta el 2025, alrededor del 20 % de quebradas priorizadas están en proceso de manejo integral en el DMQ.

(**) El Sistema Metropolitano de Áreas Naturales SMAN es la integración de las categorías: áreas de conservación y uso sustentable, áreas de intervención especial y recuperación, santuarios de vida silvestre, áreas de protección de humedales.

Líneas de acción estratégicas:

1. Gestión basada en el conocimiento del estado de conservación de las áreas naturales.
2. Fortalecimiento de la gestión para asegurar la funcionalidad ecosistémica natural.
3. Categorización de uso sustentable del suelo rural"
4. Integración de la red verde urbana con las áreas del Subsistema Metropolitano de Áreas naturales.
5. Fortalecer la funcionalidad de las vías como espacio público verde y de movilidad alternativa.

Objetivo 2.2:

Las fuentes de agua del DMQ se conservan mediante un manejo integral de cuencas.

Indicadores	**Metas**
Número de hectáreas bajo procesos de manejo integral.	Hasta el 2019, alrededor de 4500 ha. bajo procesos de manejo integral en las cuencas del Antisana, Pita, Papallacta, Oyacachi y San Pedro.

Líneas de acción estratégicas:

1. Fortalecimiento de la gestión para el manejo integral de cuencas.

Política A3
Garantizar la sostenibilidad local del territorio enfocado a la reducción y compensación de la huella de carbono y a la resiliencia del DMQ frente al cambio climático.

Situación a la que se orienta esta política:

- *Alta vulnerabilidad DMQ a incendios forestales,*
- *por presión antropogénica y factores de propagación de incendios.*
- *Mayor vulnerabilidad en parroquias noroccidentales con condiciones socioeconómicas medias-bajas e índice alto de amenaza climática a enfermedades respiratorias.*

- *Páramos bajo amenaza significativa por aumento del área cultivable.*
- *60% del territorio del DMQ, es biodiverso y brinda servicios ambientales (protección de recursos hídricos, regulación del clima, protección de suelos, prevención de desastres naturales, conservación del germoplasma autóctono etc.).*
- *Amenazas no climáticas agravantes: mancha urbana, vías, canteras, oleoductos y poliductos, redes eléctricas.*

Objetivo 3.1:

La ciudadanía y los sectores de mayor emisión han reducido su huella de carbono, y se potencian proyectos de compensación.

Indicadores	Metas
Porcentaje anual de reducción de la huella de carbono del DMQ, en relación al crecimiento proyectado.	Desde el año 2019, 5 % anual de reducción de la huella de carbono del DMQ, en relación al crecimiento proyectado.

Líneas de acción estratégicas:

1. Promover capacidades de resiliencia
2. Potencialización de proyectos de reducción de emisiones.

Política A4

Garantizar el derecho de la ciudadanía a vivir en un ambiente sano, precautelando la calidad de los recursos naturales.

Situación a la que se orienta esta política:

- *La calidad de los ríos del DMQ sufren un proceso de deterioro debido fundamentalmente a que no se dispone de un servicio de tratamiento de aguas residuales y apenas tan solo el 1% de las aguas residuales son tratadas por la Empresa Pública Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento (EPMAPS)*

- *De acuerdo al estudio, las microcuencas de mayor interés del DMQ, por el aspecto de contaminación, son: Coyago, Uravia, Guambi, Chiche, Machángara, Monjas.*

Objetivo 4.1:

La contaminación ambiental se ha reducido, a través de regulación y un enfoque de prevención hacia los sectores productivos, las actividades y proyectos dentro del DMQ.

Indicadores	Metas
Porcentaje de industrias con programas de reducción de emisiones y descargas.	Hasta el 2019, alrededor del 70% de industrias de sectores prioritarios del DMQ cuentan con planes de reducción gradual anual y lo comienzan a poner en práctica.

Líneas de acción estratégicas:

1. Lograr compromisos de desempeño ambiental del sector productivo.
2. Fortalecimiento de capacidades de control y seguimiento sobre el cumplimiento ambiental.
3. Articulación de la gestión de las instancias municipales para una gestión ambiental integrada y coordinada.

Objetivo 4.2:

Se ha fortalecido y consolidado el monitoreo de los aire, agua, suelo y niveles de ruido, y se genera información continua para la actualización de políticas, objetivos y metas ambientales en el DMQ.

Indicadores	Metas
Porcentaje de consolidación de la red de monitoreo de los recursos aire, agua, suelo y ruido.	Hasta el 2022, consolidada la red de monitoreo.

Líneas de acción estratégicas:

1. Fortalecimiento de capacidades de monitoreo de la calidad ambiental de los recursos.

Objetivo 4.3:

Se ha controlado el desempeño técnico y de gestión ambiental en la explotación minera de áridos pétreos en el DMQ.

Indicadores	Metas
Porcentaje de cumplimiento de regulación técnica y ambiental en canteras y recuperación ambiental y paisajística de áreas intervenidas.	Hasta el 2019, el 100 % de las canteras con permisos de explotación se encuentra en regularización ambiental
	Hasta el 2019, el 100% Diseñado y aprobado el plan de reordenamiento de explotación de canteras en el sector de San Antonio de Pichincha
	Hasta el 2022, alrededor del 50 % de las canteras del sector de San Antonio de Pichincha ejecutan el plan de reordenamiento.

Líneas de acción estratégicas:

1. Regulación de la operación de canteras.
2. Regularización ambiental de las canteras.
3. Plan de reordenamiento de la actividades minera de áridos pétreos.

Objetivo 4.4:

Se han eliminado descargas de aguas residuales al sistema de quebradas y a los ríos del eje hídrico principal (***), y se ha consolidado un proceso de recuperación de quebradas.

(***) El eje hídrico principal comprende el trazado de los cursos hídricos Machángara, San Pedro (dentro del DMQ), Chiche, Guambi, Coyago, Uravia, Monjas y Guayllabamba.

Indicadores	Metas
Porcentaje de cobertura de intercepción de aguas residuales.	Hasta el 2019, el 30 % de cobertura de red de interceptores de aguas residuales en el DMQ, en tramos proyectados.
	Hasta el 2025, el 80 % de cobertura de intercepción de aguas residuales en el DMQ, en tramos proyectados.
Porcentaje de implementación de sistemas de tratamiento previo a inmisión de aguas residuales a sistema hídrico.	Hasta el 2019, implementada y operando planta de tratamiento Quitumbe.
	Hasta el 2022, implementada operando planta de tratamiento Beaterio.
	Hasta el 2025, iniciada implementación emisario La Tola - Vindobona.
Porcentaje de urbanizaciones con PTAR (aquellas que no se conectan al alcantarillado o interceptores).	Hasta el 2019 urbanizaciones nuevas cuentan con PTAR .

Líneas de acción estratégicas:

1. Tratamiento de aguas residuales previo a su inmisión en sistema hídrico del DMQ.
2. Intercepción de aguas para evitar su disposición directa a quebradas y cursos del eje hídrico principal.
3. Gestión integral de quebradas.

Objetivo 4.5:

Se ha disminuido la contaminación atmosférica originada por el transporte automotor.

Indicadores	Metas
Porcentaje de reducción gradual de emisiones vehiculares.	Hasta el 2022, alrededor del 10% implementados procesos de reducción gradual de emisiones provenientes de vehículos particulares, por aplicación de políticas de movilidad sostenible.
	Hasta el 2022, alrededor del 40 % de los buses están dentro de valores máximos permisibles de opacidad y niveles de ruido.

Líneas de acción estratégicas:

1. Reducción de emisiones provenientes de vehículos particulares y unidades de transporte público.

Política A5

Fomentar en la ciudadanía los principios de ciudad sostenible, soportados por compromisos conjuntos que logren incidir en los patrones de producción, comportamientos y hábitos de consumo de todos los sectores del DMQ.

Situación a la que se orienta esta política:

- *La huella ecológica per cápita del DMQ es 1,77 hag; supera 9 % a la huella ecológica del promedio para Ecuador. La huella hídrica del DMQ es 1.028 millones de m3 (2011), siendo el sector residencial el que más demanda (85%).*
- *La huella hídrica indirecta debida al consumo de productos de canasta básica familiar equivale a 2.224 millones de m3, más del doble de la huella hídrica directa total del DMQ.*

Objetivo 5.1:

Las actividades económicas aplican sistemáticamente medidas orientadas a una producción sustentable (optimización de uso de recursos, insumos y materia prima y reducción de contaminantes).

Indicadores	Metas
Número de proyectos urbanísticos o construcciones con consideraciones ambientales y criterios de sustentabilidad.	Hasta el 2019, alrededor del 4 % anual de los proyectos urbanísticos o construcciones públicas mayores, son diseñadas y construidas bajo el concepto de sustentabilidad (energética-ambiental).
	Hasta el 2022, alrededor del 8% de los proyectos urbanísticos o construcciones públicas mayores, diseñadas y construidas bajo el concepto de sustentabilidad (energética-ambiental).
	Hasta el 2025, alrededor del 10% de los proyectos urbanísticos o construcciones públicas mayores, diseñadas y construidas bajo el concepto de sustentabilidad (energética-ambiental).
Porcentaje de empresas del sector industrial y comercial(mediana y gran empresa) que implementan buenas prácticas ambientales y/o esquemas de producción más limpia (PML).	Hasta el 2019, alrededor del 10 % de empresas por nivel (grande, mediana) del sector industrial y comercial ha implementado BPA ó PML.
	Hasta el 2022, alrededor del 20 % de empresas por nivel (grande, mediana) del sector industrial y comercial ha implementado BPA ó PML.
	Hasta el 2025, alrededor del 30 % de empresas por nivel (grande, mediana) del sector industrial y comercial ha implementado BPA ó PML.

Líneas de acción estratégicas:

1. Ecoeficiencia en la construcción
2. Disminución de emisiones por el sector industrial y comercial.
3. Apoyo a las mejoras del desempeño ambiental de las industrias y los comercios.

Objetivo 5.2:

Se evidencian cambios conductuales en la ciudadanía, que aplica sistemáticamente medidas orientadas a un consumo sustentable.

<table>
<tr><th>Indicadores</th><th>Metas</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Consumo per cápita de agua en sectores residencial y de servicios.</td><td>Hasta el 2022, alrededor del 5 % de reducción en el consumo per cápita de agua, en sectores residencial y de servicios, en relación al año 2014.</td></tr>
<tr><td>Hasta el 2025, alrededor del 3 % de reducción en el consumo per cápita de agua, en sectores residencial y de servicios, en relación al año 2022.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Porcentaje de instituciones educativas; y,
Porcentaje de actividades económicas categoría 1, que implementan buenas prácticas ambientales BPA´s.</td><td>Hasta el 2019, alrededor del 5% de instituciones educativas en general y 10% de actividades económicas, participan de manera activa en implementación de BPA´s.</td></tr>
<tr><td>Hasta el 2022, alrededor del 10 % de instituciones educativas en general y 15% de actividades económicas, participan de manera activa en implementación de BPA´s.</td></tr>
<tr><td>Hasta el 2022, alrededor del 15% de instituciones educativas en general y 20% de actividades económicas, participan de manera activa en implementación de BPA´s.</td></tr>
</table>

Líneas de acción estratégicas:

1. Apoyo a las mejoras del desempeño ambiental de la ciudadanía y los servicios.

Objetivo 5.3:

La ciudadanía mejora comportamientos, hábitos, comprende su incidencia en la gestión ambiental del DMQ y asume la corresponsabilidad en la solución de problemas ambientales y acciones frente al cambio climático.

Indicadores	Metas
Número de iniciativas de participación de corresponsabillidad de la ciudadanía en la gestión ambiental; barrio/ comunidad/ urbanización o comercio; en AZ o cabecera parroquial.	Desde el 2016, alrededor de 5 barrios o comunidad o urbanización anualmente por administración zonal y las cabeceras parroquiales, implementan BPA´s.
Indicadores	**Metas**
Porcentaje de implementación de mecanismo comunicacional masivo de distinción pública de desempeño ambiental de la ciudadanía y de las actividades económicas del DMQ.	Desde el 2019, implementado el programa de Distinción Ambiental y reducción de huella actividades económicas, comercial y de servicios en el DMQ.

Líneas de acción estratégicas:

1. Sensibilización de la ciudadanía en general y de actividades comerciales y de servicios, en la problemática ambiental y su corresponsabilidad para la solución.
2. Comunicación masiva para sensibilización y compromiso, con efecto multiplicador.
3. Incentivo al desempeño ambiental.

Objetivo 5.4:

Se concerta con universidades y centros de investigación ambiental y tecnológica, la generación de estudios científicos y técnicos orientados a aspectos ambientales prioritarios e innovación tecnológica.

Indicadores	Metas
Número de proyectos de investigación y desarrollo tecnológico, implementados y en aplicación.	Al menos 2 proyectos de investigación y desarrollo tecnológico, implementados anualmente y en aplicación

Líneas de acción estratégicas:

1. Apoyo a la investigación e innovación para la gestión ambiental.

4 Territorialización de las Políticas del Plan Estratégico de Desarrollo

Unidades Ambientales

Las unidades ambientales se definen como las zonas que de acuerdo a sus características biofísicas, sociales, culturales y económicas, presentan una homogeneidad que fortalece la representación de una identidad territorial la cual es reconocible en una matriz de diferencias en el entorno. Esta identidad territorial permite evidenciar un factor preponderante del territorio que mostrará una aptitud o reacción frente a la implantación de una o varias actividades. Cada unidad homogénea se explica por todos los factores y componentes ambientales que esta posee y cómo interactúa y se relaciona con el entorno, facilitando la comprensión del sistema territorial así como el anclaje de las decisiones políticas sobre el territorio.

Las unidades territoriales son espacios en dónde se puede vincular el diálogo entre las políticas de desarrollo y la capacidad receptiva del territorio de manera operativa, articulando los objetivos de la planificación social, económica productiva, de movilidad, y ambiental al proceso de ordenamiento del territorial, bajo lineamientos de territorialización de la política.

Para la definición de las unidades ambientales del Distrito Metropolitano de Quito se han tomado como referencia varias coberturas geográficas de los componentes ambientales, las cuales han sido superpuestas y sintetizadas con el fin de determinar la identidad territorial de cada una de ellas así como las semejanzas que predominan en un mosaico de opciones provenientes de la integración de los mapas temáticos.

La manera en cómo se vinculan las diversas fases de la planificación (aplicación de los ejes estratégicos del desarrollo) en cada unidad ambiental, depende del nivel de descripción de las acciones a implementar sobre el territorio, para lo cual resulta necesario un conocimiento especializado de las funciones operativas del territorio.

Bajo los conceptos aquí señalados y en el marco del presente plan metropolitano de desarrollo y ordenamiento territorial, se han definido 11 unidades ambientales de nivel I o de detalle general sobre las cuales se han aterrizado las políticas de los sectores social, económico y biofísico (ambiental), sobre la base del conocimiento o diagnóstico de cada una de ellas; y 38 unidades ambientales de nivel II de mayor detalle, que servirán de base para la definición de estrategias de intervención para la aplicación de la política.

En resumen, las políticas a territorializar, que son parte del Plan Distrital, son:

Componente Ambiental

Política 1 Garantizar la gestión integral de residuos bajo el Concepto Cero Basura (economía circular), con enfoque de participación, corresponsabilidad ciudadana y responsabilidad ambiental y social.

Política 2 Promover la sustentabilidad ambiental del territorio garantizando los servicios ecosistémicos del patrimonio natural, fomentando su conocimiento, su manejo sustentable y su contribución al tejido urbano-rural.

Política 3 Garantizar la sostenibilidad local del territorio enfocado a la reducción y compensación de la huella de carbono y a la resiliencia del DMQ frente al cambio climático.

Política 4 Garantizar el derecho de la ciudadanía a vivir en un ambiente sano, precautelando la calidad de los recursos naturales.

Política 5 Fomentar en la ciudadanía los principios de ciudad sostenible, soportados por compromisos conjuntos que logren incidir en los patrones de producción, comportamientos y hábitos de consumo de todos los sectores.

Componente Económico

Política 1 Se impulsará la articulación de Cadenas de Valor y Clusters para la transformación de la matriz productiva, que promueva la cooperación entre actores y la inclusión económica en los encadenamientos, orientado a la innovación y el conocimiento, y gestionado con criterios de sostenibilidad y sustentabilidad

Política 2 El gobierno distrital apoyará al desarrollo económico de la ciudad a través del fortalecimiento de los factores avanzados de competitividad que sean la base para la diversificación y especialización de sus cadenas productivas orientadas al cambio de la matriz productiva.

Política 3 Se trabajará en impulsar una estrategia equitativa para fomentar la competitividad y el desarrollo local en los territorios rurales y urbanos de la ciudad.

Política 4 Se facilitará un entorno apto para la competitividad sistémica que posicione a Quito como una de las ciudades más competitivas de América Latina y líder indiscutible dentro del Ecuador, que genere oportunidades amplias e inclusivas para el desarrollo de todos los actores de la ciudad.

Política 5 El gobierno distrital contribuirá a la consolidación del DMQ, como un nodo logístico integrado, que permita a la capital construir redes e insertarse exitosamente en el contexto regional y mundial

Política 6 Se promoverá una arquitectura institucional adecuada para sostener el sistema de competitividad en el largo plazo, que incluya cogestión y participación inclusiva y amplia de todos los actores.

Componente Social

Política 1 Garantizar una política social intercultural que promueve la cohesión, la igualdad y los derechos humanos.

Política 2 Fortalecer el tejido social, impulsando su participación en la construcción de políticas públicas y el desarrollo, a través de una gobernanza cercana y transparente.

Política 3 Promover el mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes de Quito

Territorialización de las Políticas según unidades ambientales

1 Área de conservación y uso sustentable (ACUS)



Son áreas localizadas principalmente en la vertiente occidental de la cordillera de los Andes y en la parte alta del nudo de Mojanda, al norte del DMQ. La mayor superficie de estas áreas están cubiertas por vegetación natural remanente, con una alta importancia biológica dada la biodiversidad generada por los varios pisos climáticos presentes, así como también por un alto endemismo derivado las condiciones biofísicas. Su relieve es muy accidentado, lo que constituye una limitante para la agricultura y ganadería. Sin embargo existe una extendida mancha de cultivos y pastizales junto a las principales vías de acceso y ríos menores que las atraviesan. Entre sus principales amenazas están la deforestación, la minería y la expansión de monocultivos, principalmente en las zonas bajas sub tropicales. Muchos de sus habitantes en la actualidad han dimensionado la importancia de las actividades de turismo asociadas a la conservación ambiental, en sustitución o complemento a las prácticas agro productivas tradicionales, principalmente por el reconocimiento de las ACUS como zonas de importancia para las aves. Debido a estas características es deseable garantizar que las poblaciones de la región tengan una adecuada calidad de vida, soberanía alimentaria y acceso a bienes y servicios de la naturaleza de manera sostenible. Esta unidad corresponde al 40.6% de la superficie del DMQ.

Políticas Ambientales	1,2,3,4
Políticas Económicas	1,2,5,6
Políticas Sociales	1,2,3

2 protección humedales

Estas áreas están localizadas al sur oriente del DMQ y comprenden los páramos, pantanos, lagunas, bofedales y otros ecosistemas de altura, que conjuntamente con sus suelos profundos, son reservas de agua para la ciudad de Quito y sus valles aledaños. Están amenazadas por la expansión de la frontera agrícola, la ganadería extensiva, minería de materiales pétreos, fragmentación de los predios rurales, entre otras. El paisaje constituye el hábitat del cóndor, especie emblemática del Ecuador, por lo que tiene un alto potencial para el desarrollo de turismo. Es importante focalizar las acciones de protección de estos ecosistemas y la articulación hacia los procesos de educación ambiental relacionadas con el agua y los servicios ecosistémicos.



Esta unidad corresponde al 17.27% de la superficie del DMQ

Políticas Ambientales	2,3,4
Políticas Económicas	1,2,5,6
Políticas Sociales	1,2,3

3 Intervención especial y recuperación

Estás áreas están localizadas principalmente en las vertientes internas orientales, tanto de la cordillera occidental de los Andes, particularmente las faldas de los Volcanes Pichincha y Casitahua, así como en los flancos de la meseta de Quito y del volcán Ilaló. Están cubiertas principalmente por vegetación de bosques sembrados (eucalipto, ciprés y pino) y de vegetación arbustiva y herbácea nativa muy dispersa. A pesar de poseer pendientes entre medias y fuertes, en la actualidad existe una alta presión para ocupar estas áreas, principalmente para la instalación de urbanizaciones y viviendas, lo que presiona a los territorios comunales que se asientan en dichas áreas y a los bosques exóticos que cumplen el rol de protección de taludes.



Debido a la ubicación estratégica de estas áreas, que comunican las zonas habitadas de los valles de Los Chillos, Tumbaco, Nayón y Zámbiza, se han establecido grandes proyectos de movilidad y servicios.

Esta unidad corresponde al 8.88% de la superficie del DMQ.

Políticas Ambientales	1,2,3,4
Políticas Económicas	1,2, 3 ,5,6
Políticas Sociales	1,2,3

4 Intervención especial y recuperación de quebradas vivas



Estas áreas corresponden a todas las quebradas que se encuentran dentro de la gran zona habitada de Quito y sus valles. Son de extremada importancia en la intervención del ciclo hidrológico como desaguadero de las precipitaciones. Muchas de las quebradas originales han sido rellenadas, embauladas o invadidas por viviendas, lo que constituye un potencial riesgo para la evacuación de aguas y lodos, con la consecuente inundación y colapso de viviendas y del sistema de alcantarillado. Estas quebradas son utilizadas para desaguar los desechos líquidos de los centros poblados lo que conlleva una contaminación, tanto del cauce de quebradas, así como las vertientes. En las zonas periféricas, además son utilizadas como depósito de basura y escombros de manera informal, lo que agrava la contaminación y la exposición de la ciudadanía a vectores infecciosos, así como la alteración en su función hídrica.

Esta unidad corresponde al 2.22% de la superficie del DMQ

Políticas Ambientales	1,2,3,4
Políticas Económicas	1,6
Políticas Sociales	3

5 Guayllabamba



Accidente geográfico relacionado a la erosión lineal muy abrupta del río Guayllabamba y sus afluentes, aguas arriba en la unión con el río Pisque, el cual marca una ruptura en el paisaje de los valles interandinos y orientales del DMQ. La inclinación de las vertientes hacia el río es superior al 100%, constituyéndose en una zona altamente vulnerable a derrumbes y deslizamientos. A pesar del riesgo potencial, existen zonas pobladas que limitan junto las vertientes y sitios dedicados a la agricultura y ganadería en las partes planas de las terrazas de los ríos. Su vegetación es principalmente seca xerofítica y debido a la intervención humana, está bastante degradada. El río Guayllabamba recibe las aguas de desecho de la ciudad de Quito y los valles, siendo uno de los ríos más contaminados del Ecuador. Esta es una zona de una gran belleza escénica dada la ruptura del paisaje. Sus principales amenazas son la expansión de los centros poblados, deposición de desechos y minería.

Esta unidad corresponde al 3.17% de la superficie del DMQ.

Políticas Ambientales	1,2,3,4
Políticas Económicas	1,6
Políticas Sociales	3

6 Área sustentable de Recursos Naturales



Estas unidades ambientales constituyen la base de la ruralidad del DMQ. En esta se asientan sistemas agro-productivos de ciclo corto, semi permanentes, permanentes y ganadería. A esto se suma la instalación de agro industrias durante las últimas décadas gracias a la disponibilidad de riego y su nexo a los centros de distribución y mercados. La tenencia de la tierra es variada y están relacionadas a las particularidades históricas de acceso a la tierra, diferenciándose las zonas de los valles interandinos con predios entre pequeños minifundios y haciendas, mientras que en las zonas subtropicales, el tamaño de los predios es medio. Los principales problemas que enfrentan estas áreas son la fragmentación de los predios, el uso de agroquímicos para la producción y la insuficiente infraestructura para distribución del riego.

Esta unidad corresponde al 16.29% de la superficie del DMQ

Políticas Ambientales	1,2,3,4, 5
Políticas Económicas	1,2, 3, 5, 6
Políticas Sociales	1, 2, 3

7 Patrimonial



Estás áreas corresponden al patrimonio cultural tangible de bienes muebles, testigos de la heredad cultural, expresado en centros de un alto valor cultural. Si bien no son los únicos bienes patrimoniales inmuebles del DMQ, estos requieren de una atención especial por conservar sus condiciones culturales inalteradas. Constituyen un potencial para el desarrollo de la investigación, turismo y puesta en valor de significados, como parte de la cultura de la población quiteña. Requieren de un cuidado y protección especial frente a los proceso avance de la ciudad. Esta unidad corresponde al 0,01% de la superficie del DMQ

Políticas Ambientales	1,3,5
Políticas Económicas	2,5, 6
Políticas Sociales	1, 2, 3

8 Área edificada



Esta unidad ambiental comprende todas las zonas antrópicas transformadas que han sido implantadas por construcciones o edificaciones destinadas a albergar a la población y generar un sistema de asentamientos o centros poblados, urbanos y rurales, los cuales proveen de diversos niveles de servicios, infraestructura, equipamientos, entre otras. Están asentadas en las zonas centrales del DMQ, principalmente en la meseta de Quito y los valles aledaños. El nivel de densidad y dispersión varían en función de factores propios del crecimiento y distribución de la población. Están caracterizadas por albergar una población multicultural que ha ocupado espacios con diversos niveles de desarrollo y orientación vocacional. En la actualidad las áreas urbanas del distrito se enfrentan a desafíos como la provisión de servicios básicos,

infraestructura, movilidad, frente a un incremento de la población y extensión de la mancha urbana.
Esta unidad corresponde al 9.96% de la superficie del DMQ.

Políticas Ambientales	1,3, 5
Políticas Económicas	1, 2, 3, 4,5, 6
Políticas Sociales	1, 2, 3

9 Área edificada – equipamiento.



Son áreas dentro de las zonas pobladas que por su ubicación estratégica son destinadas para cumplir múltiples roles territoriales, entre los que destaca la provisión de servicios sociales y públicos, tales como centros educativos, culturales, de salud, recreación, bienestar social, religioso, seguridad, administración, transporte, entre otros, de manera que permiten satisfacer las necesidades básicas y mejorar la calidad de vida de los pobladores en la ciudad. Están localizadas principalmente tanto en la mancha urbana como en las zonas rurales. El desafío principal de esta unidad territorial estará orientado a una consecuente y armonizada implantación con la matriz territorial, a la cual deberá dar soporte y operatividad. Debido a la creciente población dentro del DMQ, esta unidad deberá incrementar su superficie incorporándose dentro de la actual distribución de las unidades ambientales. Esta unidad corresponde al 0,94% de la superficie del DMQ

Políticas Ambientales	1,3,5
Políticas Económicas	1, 2, 3, 4,5, 6
Políticas Sociales	1, 2, 3

10 Área edificada – Industrial

Estas áreas están localizadas en diversas partes de la ciudad de Quito y sus alrededores. Debido al crecimiento de la ciudad, las zonas de influencia de las áreas industriales han sido ocupadas por viviendas y urbanizaciones, generando un estrangulamiento de las funciones de las zonas industriales. Entre los principales retos de estas unidades está su re ubicación a zonas con capacidad de acogida de actividades industriales, las cuales deben estar acompañadas de planes de ocupación del territorio que favorezcan a la consolidación de clústeres industriales. 0.57% de la superficie del DMQ



Políticas Ambientales	1 3,4, 5
Políticas Económicas	1, 2, 3, 4, 5, 6
Políticas Sociales	1, 2, 3

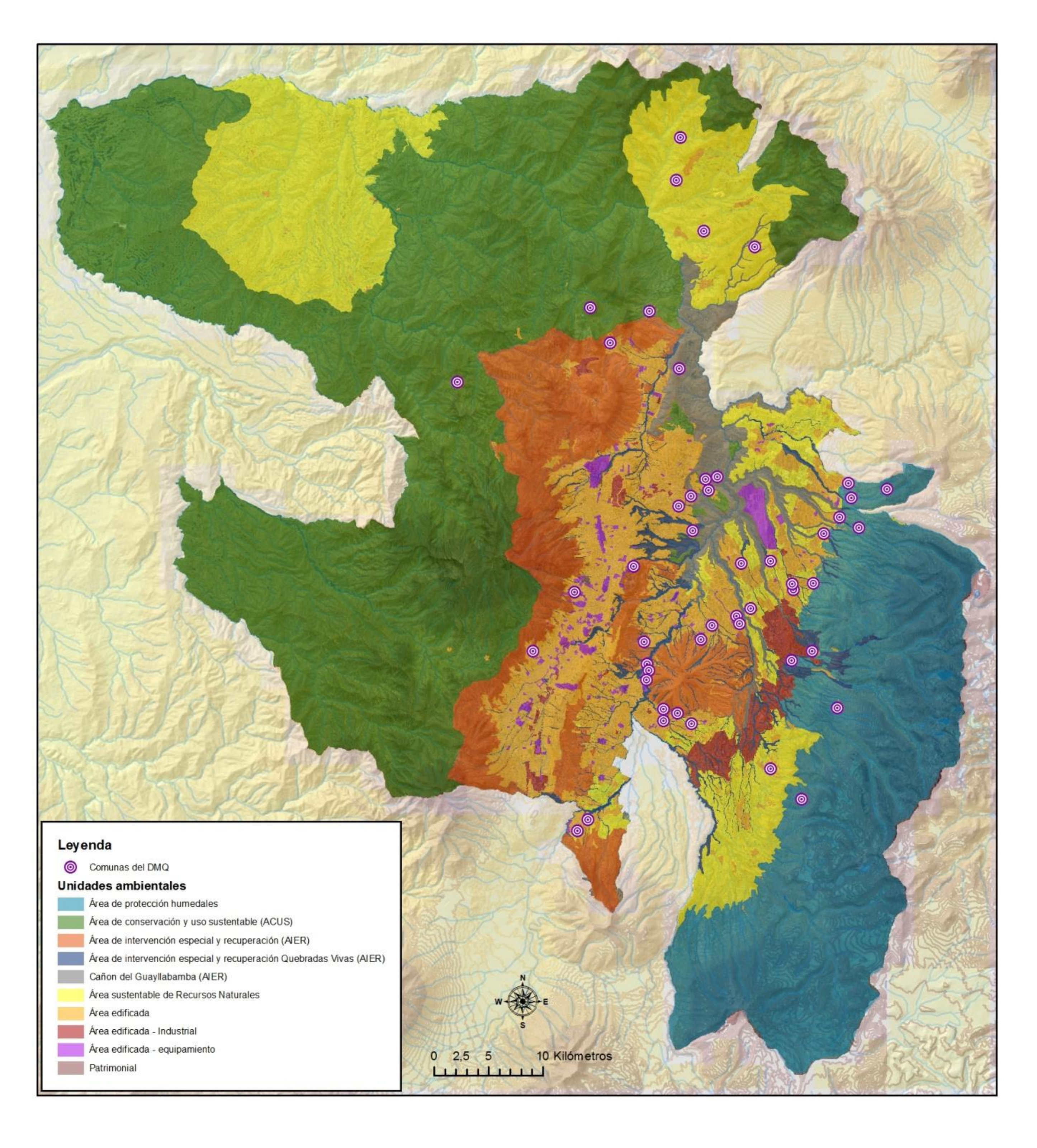
11 Comunas.

Constituyen los grupos humanos cuyos asentamientos han delimitado un territorio que tiene un régimen especial de tenencia de la tierra, en el cual, sus formas de organización están estrechamente apegados a las formas de vida y ocupación ancestral. Están localizados en diversos sitios de los valles de Quito, en las estribaciones internas de las cordilleras occidental y oriental de los Andes. Sus territorios son de propiedad comunal y están siendo presionados y rodeados por la expansión de la mancha urbana, la cual erosiona la vocación territorial de las comunas. Cada una de las comunas posee potencialidades distintas en cuanto a sus recursos, por lo que la promoción de sus productos con identidad territorial, podrían contribuir a mantener sus formas de vida integradas al DMQ.



Políticas Ambientales	1 3,4, 5
Políticas Económicas	1, 2, 3, 5, 6
Políticas Sociales	1, 2, 3

Unidades ambientales nivel I



Unidades territoriales nivel II



II Parte: Quito Ciudad Inteligente - La Movilidad, factor de articulación

Diagnóstico General

Referente
“Una ciudad –el Distrito Metropolitano de Quito- es inteligente si se adecua a las necesidades de la gente, donde el espacio natural y antrópico comulguen en una visión de sinergia y optimización de recursos, con el aporte de las mejores prácticas de producción y eficiencia y la aplicación de tecnología limpia. Garantiza las mejores condiciones de crecimiento para asegurar que todos los ciudadanos disfruten de prosperidad. Ciudad compacta, conectada, caminable, cómoda, donde la gente se encuentre, emprenda, cree y construya, con un Municipio que acerque la gestión al ciudadano.”
Extraído del Plan de Trabajo del Alcalde Mauricio Rodas Espinel

El sistema de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito presenta serias deficiencias que siguen con tendencia a agravarse, principalmente en lo que respecta a la fluidez del tráfico, cuya situación es preocupante debido a que la capacidad vial disponible continua en un proceso de saturación, toda vez que no es capaz de atender la creciente demanda de circulación del parque vehicular. Consecuentemente, la calidad de vida de los ciudadanos se ve afectada por los ingentes tiempos de viajes que se incrementan en la medida en que el sistema vial y de circulación se congestiona cada vez más.

Las condiciones presentes y las futuras, de acuerdo a la tendencia impuesta, permiten advertir que el futuro de la movilidad, será insostenible, por lo que se requiere de manera estratégica y políticamente sustentada, ir implementando de manera agresiva la alternativas que auguran factibilidad de enfrentar el futuro, esto es, el transporte público de calidad y el transporte no motorizado.

Por su parte, el transporte público que estratégicamente sería la alternativa más eficiente de desplazamiento en la visión de una movilidad sustentable, está lejos aún de ofertar un servicio adecuado a los ciudadanos, tanto en su capacidad de oferta como en la cobertura y calidad del servicio, por lo que aún no se constituye en el modo competitivo frente al vehículo privado y que además presenta muchas deficiencias estructurales de la organización de los prestadores de ese tipo de servicio.

Al respecto, es necesario precisar que es imprescindible seguir implementado la Red Integrada de Transporte Público, misma que está siendo revisada para los ajustes que deban hacerse, con la presencia del Subsistema Metro o sin él, lo que significa disponer del análisis de los dos escenarios de manera urgente, de forma que se puedan tomar las decisiones que coadyuven a la consolidación de este modo de transporte.

El contar con los estudios definitivos del Metro, con una parte importante de su financiamiento, y propuestas concretas para su construcción, constituye una ventaja que debe ser aprovechada oportunamente. Pero es necesario también tomar medidas urgentes, que solventen l demanda de transporte hasta que el Metro entre en funcionamiento. En esta línea, implementar, fortalecer o ampliar modalidades tales como el BRT y conexiones transversales, que forman parte del concepto integrado de transporte público, es necesario para el funcionamiento integral de la movilidad en el DMQ.

En cuanto al Metro de Quito, es necesario conducir el proyecto hacia condiciones de viabilidad financiera con la finalidad de incorporarlo dentro de la agenda pública como un proyecto factible de mediano plazo, toda vez que este constituye un eje estructurante del sistema integrado de transporte y de sus futuras ampliaciones hacia los valles y enlaces con propuestas de sistemas de transporte público similares que son promovidas por circunscripciones vecinas (cantones Rumiñahui y Mejía).

No se ha tomado una decisión sobre la incorporación de la vía Troncal Metropolitana al sistema vial metropolitano, proyecto para el cual se cuentan con estudios definitivos. La afectación de esta vía data de hace más de 40 años y ha venido generando impactos negativos para el desarrollo de la zona de influencia, tanto desde la acción pública como de la promoción privada.

En la meseta de Quito, la red vial principal, que acoge al sistema integrado de transporte, no ha sido provista con modos alternativos y complementarios que faciliten la movilidad en el sentido norte sur y además posibiliten la articulación con ejes transversales integrados.

"Quito no reúne aún las condiciones de gestión e implementación para ser considerada una ciudad inteligente. No muestra señales de adecuación en sus respuestas orientadas a satisfacer los requerimientos ciudadanos. La movilidad no es integral respecto al territorio y el transporte público no brinda la calidad necesaria para que sea una verdadera opción. No hay una estructura de centralidades que brinde servicios adecuadamente distribuidos para posibilitar la actividad ciudadana con optimización de tiempo y calidad, y que sirvan como motores de concentración de servicios y actividades que consoliden y organicen el tejido disperso y poco denso, característicos en la ciudad. La falta de tratamiento de las aguas residuales atenta la calidad de ríos y las limitaciones en la gestión de residuos advierten riesgos en la salud pública. La conceptualización lograda para la integración de áreas naturales tejidas con la urbe, requiere concretarse en estrategias y planes para su realización."

Visión de la Movilidad para el DMQ

"La movilidad de personas y mercaderías en el DMQ se realiza de manera sostenible con sistemas de transporte eficientes, innovadores, inteligentes, solidarios, seguros y cómodos, con tiempos de viaje razonables a través de espacios públicos agradables, donde prima el mutuo

respeto y consideración especial a los grupos de atención prioritaria, dando una cobertura y accesibilidad; que se adapta a las necesidades de todos los ciudadanos."

En este sentido, el Municipio de Quito busca hacer del Distrito, un territorio urbano donde la movilidad se desarrolle de una forma fluida y sostenible. El sistema de movilidad estará planificado en función de las necesidades de las personas, como un elemento fundamental para el progreso, en concordancia con el uso del suelo.

La Municipalidad facilitará el desplazamiento eficiente y seguro de personas y mercancías en el territorio del DMQ de forma inteligente e innovadora. Con estos fines se elaborarán políticas y programas que incentiven el desarrollo transporte sostenible y el uso racional del vehículo particular.

La eficiencia de los sistemas de transporte permitirá mejorar la productividad y competitividad del Distrito. Se buscará que tanto los costos como los tiempos de viaje de los desplazamientos se encuentren dentro de rangos razonables.

Se priorizarán a peatones, ciclistas y usuarios del transporte público colectivo, con el fin de mejorar el uso del espacio público vial e impulsar los desplazamientos multimodales.

Proveer las bases para una movilidad sostenible significa que los ciudadanos puedan realizar actividades productivas, sociales, culturales y recreativas sin necesidad de depender exclusivamente del vehículo privado ya que cuentan con otras opciones atractivas y eficientes para movilizarse. Para esto, es indispensable fomentar un sistema de transporte inclusivo, sostenible, seguro, y limpio que reduzca la inequidad y promueva comunidades con mejor calidad de vida en un entorno urbano que fomente los viajes de cortas distancias a través de un modelo compacto de ciudad y variedad de uso de suelo.

Principios, políticas y objetivos para un DMQ fluido y sostenible

EL MDMQ considera a la movilidad como un sector clave para el progreso del Distrito, ya que incide directamente en la forma en que se realizan las actividades económicas y sociales. La Municipalidad debe facilitar estos desplazamientos con organización, control, infraestructura, sistemas de transporte, y tecnología que se adecúen a las necesidades de las personas. Estos sistemas de transporte deben procurar ser seguros, sostenibles en el tiempo, y amigables con el medio ambiente, con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas.

Para esto se requiere un intenso trabajo en mejorar el transporte público colectivo, transporte no-motorizado, gestión de tránsito, seguridad vial, y vialidad, complementados por la implementación de sistemas innovadores que permitan aprovechar las tecnológicas disponibles.

Los espacios de circulación en la ciudad tienen que ser seguros para todos los usuarios, especialmente el desplazamiento de las personas en condiciones de mayor vulnerabilidad, tal como los peatones y ciclistas.

Por consiguiente la línea general de este plan plantea la jerarquización de usuarios y modos en función de su prioridad, vulnerabilidad y costos de la siguiente forma:

1. Peatones
2. Ciclistas
3. Usuarios de transporte público colectivo
4. Usuarios de vehículos livianos con alta ocupación: Vehículos livianos con 3 o más ocupantes
5. Usuarios de vehículos de comercio y de carga
6. Usuarios de vehículos livianos con baja ocupación: Vehículos livianos con 1 o 2 ocupantes

Los peatones constituyen el elemento más vulnerable en términos de su seguridad, razón por la cual tienen mayor prioridad frente a los otros modos de transporte. En la planificación de la movilidad y el transporte, al momento de definir las prioridades, es necesario tomar en cuenta a los grupos vulnerables, tales como: niños, estudiantes, ancianos y personas con discapacidad. En segundo lugar de prioridad se encuentran los ciclistas, por la misma razón de la vulnerabilidad respecto a los vehículos motorizados. En tercer lugar, el transporte público colectivo ya que transporta el mayor número de personas al mismo tiempo y por otro lado ocupa menor espacio vial que el vehículo privado. Luego tenemos los vehículos livianos de alta ocupación, los vehículos de comercio y de carga, y finalmente tenemos los vehículos privados de baja ocupación.

Política M1

Mejorar sustancialmente la calidad, la cobertura, conectividad e integración de los servicios del Sistema Metropolitano de Transporte, asignando los recursos financieros en correspondencia con las demandas de viajes atendidas.

Situación a la que se orienta esta política:

- *El servicio de transportación público sigue siendo deficiente, tanto en su cobertura, conectividad, como en la calidad del servicio, lo que provoca el fomento de oferta informal y no es competitivo frente al vehículo particular.*
- *El tiempo de viaje promedio en transporte público en el DMQ se ha incrementado de 45 minutos en el 2008 a 50,6 minutos en el 2014; y, la velocidad promedio de viaje ha disminuido de 14,5 km/h a 12.1 km/h.*
- *Los niveles de ocupación predio de pasajeros en las unidades de transporte público oscilan entre los 8 y 9 pasajeros/m^2.*
- *El 73% de los viajes motorizados en el DMQ se realizan en transporte público colectivo (se incluye el realizado en transporte escolar e institucional), lo cual es altamente positivo como base para la consolidación de una movilidad sustentable, razón por la cual se debe mantener o incrementar su proporción en el reparto modal de los viajes.*

Objetivo 1.1:

Se utilizará el Transporte Publico - TP como medio preferente de desplazamiento, mediante un sistema integrado masivo de transporte con altos niveles de calidad y eficiencia, donde el Metro será el eje estructurador, siendo sus mayores atributos la disminución del tiempo de viaje, conectividad y cobertura.

Indicadores	Meta
Partición Modal: Número de viajes en transporte público por día frente a los otros modos de transporte.	Al 2025, mantener la preferencia de los viajes motorizados en transporte público en al menos 70%.
Número de pasajeros por día en los diferentes subsistemas de transporte público.	Al 2025, se tendrán la siguiente demanda estimativa de viajes en TP distribuida así: • Metro = (15%) • Troncales BRT = (17%) • Alimentadores = (6%) • Convencionales = (60%) • Expresos = (2%) • Total = (100%)
Velocidad comercial de viaje de los diferentes subsistemas de transporte.	Al 2022, se habrá incrementado la velocidad promedio de viaje en 3 km/h en relación con la situación del año base 2015.
Tiempos promedio de viaje en los subsistemas de transporte público.	Al 2022, disminuir el tiempo promedio de viaje en transporte en, al menos, el 5% en relación con el año base 2015.
Número de pasajeros por m^2 en los diferentes subsistemas de transporte público.	Al 2022, disminuir el índice de ocupación de las unidades de transporte público de 9 a 6 pasajeros/m^2.

Líneas de acción estratégica:

1. Disponer operativamente de la Primera Línea del Metro de Quito y un sistema de metrocables con el propósito de incidir en los tiempos de viajes.

2. Consolidar el Sistema Integrado de Transporte del DMQ, con el fin de mejorar la calidad, accesibilidad y continuidad del sistema.

3. Reestructurar el sistema de rutas de los diferentes subsistemas del transporte público, de manera que faciliten su servicio e integración.

4. Implementar los sistemas integrado de recaudo (SIR), de ayuda a la explotación (SAE) de la operación del transporte público y el sistema de información al usuario (SIU).

5. Proporcionar prioridades de circulación en los tramos congestionados a las unidades del subsistema de rutas convencionales.

6. Mejorar la calidad de los equipamientos de transferencia e integración, así como las facilidades de acceso al transporte público, incentivando la multimodalidad.

Política M2

Promover el uso de tecnologías limpias en el transporte público que permitan óptimos niveles de desempeño automotriz para mejorar la calidad del medio ambiente.

Situación a la que se orienta esta política:

- *El 56% de la huella de carbono en el DMQ es causada por las emisiones de parte del sector de transporte.*
- *La alta contaminación ambiental y de ruido por tecnologías antiguas en vehículos privados y públicos, así como la falta de calidad del combustible (diésel y gasolina) afectan negativamente en la salud humana y destruyen el medio ambiente.*
- *El 66% de los contaminantes primarios (CO, SO2, NOx, PM10, PM2.5, COVNM, NH3) son ocasionados por emisiones vehiculares. Está vinculado principalmente a la calidad de los combustibles.*
- *Aún no se ha alcanzado a cumplir la norma nacional para el parámetro Material Particulado 2.5, ocasionado especialmente por las emisiones de vehículos a diésel.*
- *En cuanto a la contaminación acústica, en 7 de las 8 Administraciones Zonales superan los 65 db (decibeles) principalmente por el transporte pesado y por el uso indiscriminado de dispositivos sonoros (pitos, bocinas).*
- *El 6,2% de los viajes en transporte público (sin incluir los viajes en transporte Escolar e Institucional) se realizan en unidades eléctricas (trolebuses).*
- *La respuesta del Municipio ha sido amplia, destacándose la Revisión Técnica Vehicular y la medida de restricción del Pico y Placa.*

Objetivo 2.1:

Se disminuirán los niveles de emisiones de gases y ruido generados por los vehículos motorizados, mejorando su tecnología, en especial la flota del transporte público.

Indicadores	Meta
Número de vehículos que aprueban la revisión vehicular en su primera presentación.	Al 2019, el 75% de los vehículos aprueban la revisión vehicular en la primera presentación.
Número de viajes realizados en unidades de transporte público eléctricos o híbridos respecto del total de viajes de realizados en buses a diésel.	Al 2022, el 20% de los viajes en transporte público (incluye los viajes en transporte Escolar e Institucional) se realizarán en unidades eléctricas y/o híbridas.

Líneas de acción estratégica:

1. Mejorar la calidad de los procesos de la revisión vehicular e implementar medidas que impidan la evasion, tanto del transporte público como del privado.

2. Incorporar tecnología con base en electricidad o híbrida en la oferta de transporte público para hacer uso de energía renovable y así reducir emisiones de gases y niveles de ruido.

Política M3
Incrementar la participación de los viajes a pie y en bicicleta en el reparto modal a través de la elaboración de programas y proyectos que generen aceptación ciudadana y faciliten la intermodalidad.

Situación a la que se orienta esta política:

- *La movilidad en bicicleta carece de facilidades adecuadas para su incrementar su uso.*
- *La movilidad a pie no tiene las condiciones de calidad, seguridad y continuidad que faciliten e incentiven este modo de desplazamiento, en donde los más afectados son los grupos de movilidad reducida.*
- *La participación del transporte en bicicleta dentro de la distribución modal de los viajes en el DMQ es muy insipiente aún, llegando a 15.000 viajes que representa el 0,3% del total.*
- *La presencia de la bicicleta pública “BiciQuito” está incentivando al uso de este modo de transporte alternativo sustentable, registrando en promedio alrededor de 3.000 viajes y cuenta con 20.000 usuarios registrados, todo ello en un período de menos de 3 años. Por tanto, esta es una oportunidad objetiva que debe fortalecerse con miras a la consecución de los objetivos de una movilidad sustentable.*

Objetivo 3.1:

Se implementarán redes peatonales de calidad, cumpliendo los estándares de diseño y libres de barreras urbanas, lo que facilita la movilidad peatonal, especialmente de los grupos más vulnerables (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores).

Objetivo 3.2:

Se fomentará el uso de la bicicleta como modo alternativo de desplazamiento de corta distancia, dotando una infraestructura eficiente y segura, con conexiones que favorezcan el intercambio con los modos motorizados de transporte.

Indicadores	Meta
Número de Km de aceras y vías peatonales intervenidas. Número de viajes en el Sistema de Bicicleta Pública por día.	Al 2019, implementar, al menos, 20 km de redes peatonales de alta calidad. Al 2019, incrementar a 20.000 el número de viajes por día en bicicleta pública.

Líneas de acción estratégica:

1. Crear redes funcionales para peatones, eliminando barreras urbanas que afecten a los grupos de movilidad reducida y fomentar la intermodalidad con el transporte público.

2. Promover y aplicar diseños urbanos que favorezcan la circulación del transporte no motorizado a través de un marco normativo que corresponda a las necesidades de los usuarios y se fundamente en teorías de urbanismo contemporáneas.

3. Mejorar la socialización y comunicación de los proyectos de transporte no motorizado para generar aceptación en automovilistas y usuarios de transporte público hacia los peatones y ciclistas.

4. Mejorar la infraestructura y servicios para ciclistas, con diseños integrales y con estacionamiento seguro.

5. Ampliar la cobertura del sistema de bicicleta pública y de la red de ciclovías.

Política M4

Promover en la ciudadanía la racionalización del uso del vehículo privado y su participación en procesos de restricción de su circulación, en orden al

bien común y a los planes de tráfico y de ordenamiento territorial que se establezcan en el DMQ.

Situación a la que se orienta esta política:

- *El número de viajes en transporte privado se ha incrementado en un orden del 7% en el transcurso de los últimos 16 años (1998 – 2014).*
- *El tiempo de viaje promedio en transporte privado se ha incrementado de 22,5 minutos en el 2008 a 27,3 minutos al 2014; y, la velocidad promedio de viaje ha disminuido de 19,9 km/h a 14,4 km/h en ese mismo período.*
- *La medida de restricción vehicular "Pico y Placa", que restringe la circulación de alrededor del 17% de vehículos en los períodos pico de los días ordinarios, si bien contribuye a disminuir los problemas de circulación y de congestión vehicular, no ha sido suficiente para alcanzar las expectativas respecto de la fluidez en la circulación, por lo que debe revisarse para conseguir los impactos deseados o buscarse otras medidas más eficientes, considerando que los ciudadanos han entendido los propósitos y beneficios de este tipo de acciones.*
- *Se ha implementado el nuevo sistema de semaforización tipo adaptativo (tecnología de punta) en 600 intersecciones de Quito, desarrollándose hasta mayo de 2015 la etapa de calibración del sistema, esperando que permita mejorar la gestión del tráfico de manera representativa.*

Objetivo 4.1:

Se implementarán mecanismos de racionalización y desincentivo del uso del vehículo privado, verificándose un menor número de vehículos en las vías, por lo que la circulación es más fluida en el DMQ.

Indicadores	**Meta**
Número de viajes en vehículo privado por día frente a los otros modos de transporte motorizado. .	Al 2025, mantener la partición modal de 30% de viajes en transporte privado, respecto de los viajes motorizados. Al 2022, se habrá implementado distintos mecanismos para reducir el número viajes en vehículos privados.

Objetivo 4.2:

Se disminuirán los tiempos de viaje en vehículos motorizados mediante la eficiente gestión y aplicación de planes de mitigación tráfico definidos por la Municipalidad.

Indicadores	Meta
Tiempos promedio de viaje en vehículo privado. Velocidad promedio de viaje en km/h en la red vial principal (línea base generada por la empresa de semáforos concesionada para el nuevo sistema adaptativo).	Al año 2022, disminuir los tiempos promedio de viaje en al menos 3 minutos, respecto de la línea base 2015. Al 2019, incrementar la velocidad promedio de viaje de la circulación vehicular al menos en un 20%, en relación de la línea base del sistema de semaforización.

Líneas de acción estratégica:

1. Disminuir el número de plazas de estacionamiento y/o aumento de sus tarifas en zonas de alta congestión vehicular, racionalizando la oferta de estacionamiento público y privado.

2. Aplicar medidas de restricción para desestimular la utilización innecesaria de vehículos privados en las vías del DMQ.

3. Gestionar la circulación en el sistema vial principal mediante la optimización del nuevo sistema de semáforos y la adecuada señalización vial.

4. Potenciar la oferta de servicios y trámites administrativos a través de los medios informáticos, a fin de disminuir los viajes motorizados, principalmente en vehículo privado.

6. Adecuar las normativas de arquitectura y urbanismo, de forma que los requerimientos de plazas de estacionamiento en las nuevas edificaciones estén sean acordes con los planes de gestión de tráfico y de desarrollo urbano.

Política M5

Priorizar todos los procesos necesarios para fomentar y consolidar la cultura de la seguridad vial en todos los ámbitos de la movilidad con lo cual se logre la disminución del número de accidentes de tráfico y sobre todo el de víctimas fatales.

Situación a la que se orienta esta política:

- *Los índices de accidentalidad de tráfico siguen siendo elevados en el sistema vial del DMQ, a pesar de su relativa disminución de 213 a 171 accidentes por cada 100.000 hab.; y, de 20,4 a 12,5 muertes por cada 100.000 habitantes entre el 2006 y 2014.*

- *Existe inseguridad general en los desplazamientos tanto en trasporte público (acoso sexual, robos) y privado.*

Objetivo 5.1:

Se fomentará el respeto a la normas de tránsito por parte de los diferentes actores de la movilidad, para que la circulación del tráfico se realice de manera racional y segura.

Indicadores	Meta
Número de contravenciones de tránsito.	Al 2019, disminuir en al menos un 15% el número de contravenciones de tránsito en las vías del DMQ, respecto de los registros en el 2014.

Objetivo 5.2:

Se disminuirá el número de víctimas fatales en accidentes de tránsito en sistema vial del DMQ, así como los eventos de robo y acoso sexual en el transporte público.

Indicadores	Meta
Número de accidentes anuales por cada 100.000 habitantes.	Al 2019, disminuir en al menos un 10% el número de accidentes de tránsito en las vías del DMQ por cada 100.000 habitantes, respecto del registro en el 2014.
Número de accidentes fatales anuales por cada 100.000 habitantes.	Al 2019, disminuir en al menos un 25% el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes en las vías del DMQ, respecto del registro en el 2014.

Líneas de acción estratégica:

1. Mejorar permanentemente la infraestructura y señalización vial, a través del cumplimiento sistemático y de los Reglamentos y Normas Técnicas vigentes.
2. Hacer más efectivo el control de los agentes de tránsito, disponiendo de personal y tecnología avanzada, necesarios para optimizar las acciones de prevención y sanción del cumplimiento o no de las normas vigentes de tránsito y seguridad vial.
3. Mejorar radicalmente la reacción de los equipos de socorro ante los accidentes de tránsito, para evitar el deceso de las víctimas.
4. Promover e impulsar la cultura de la educación vial, en todos los ámbitos de la sociedad.

Política M6

Estructurar y planificar el sistema vial en concordancia con el crecimiento estratégico de la ciudad y la planificación urbana, priorizando el transporte Público para reducir la dependencia del transporte privado, siendo fundamental la asignación de facilidades para motivar el desarrollo de la movilidad peatonal y en bicicleta.

Situación a la que se orienta esta política:

- *La conectividad entre las centralidades periféricas y la ciudad de Quito son deficientes, así como entre los sectores occidentales y orientales de ésta.*
- *La accesibilidad y movilidad en los sectores periféricos y los nuevos desarrollos urbanos es limitada por la falta de una adecuada planificación vial.*
- *Existen 138,5 kilómetros de carriles exclusivos (considerando la suma de carriles en un solo sentido de circulación), frente a los 1.252,5 km utilizados por el subsistema de rutas convencionales y alimentadoras de los corredores BRT, lo que significa apenas un 10% del total.*
- *Existen 26 km de ciclovías urbanas que en varios tramos adolece de características técnicas y operacionales adecuadas. Además, carece de continuidad.*

Objetivo 6.1:

Se mejorará e incrementará la oferta del sistema vial del DMQ, en especial las vías arteriales y expresas, para mejorar las condiciones de circulación, conectividad y accesibilidad hacia los distintos centros de trabajo, vivienda, y recreación.

Indicadores	Meta
Número de kilómetros de construcción de nuevas vías y/o intervención de mejoras en vías existentes.	Al 2022, se construirán 20 km de vías nuevas tipo expresas, con incorporación de ciclovías y facilidades para la operación del transporte público.
Número de km de carriles exclusivos dedicados al Transporte Público.	Al 2022, se incrementarán 40 km de carriles exclusivos (considerados en un solo sentido).
Km de ciclovías nuevas respecto de los existentes.	Al 2019, se incrementarán en al menos12 km de ciclovías urbanas.
Número de pasos peatonales elevados con facilidades para el cruce de peatones y ciclistas respecto de los existentes.	Al 2019, se construirán al menos 8 pasos peatonales elevados en sitios críticos de seguridad para los peatones.

Líneas de acción estratégica:

1. Proveer de infraestructura vial, tipo expresa, para comunicar de manera eficiente las diferentes centralidades del DMQ y con el sistema vial nacional.
2. Incorporar en los proyectos viales todas las facilidades necesarias para atender los requerimientos de peatones, ciclistas y operación de transporte público.

Política M7

Desarrollar la planificación de movilidad de manera conjunta con la territorial, a fin de crear nuevos espacios urbanos centrales y periféricos dotándoles de usos de suelo mixtos, con equipamientos que puedan atender las diferentes actividades laborales, educacionales, administrativas y recreativas, a fin de inducir a viajes de cortas distancias sin necesidad de utilizar vehículo privado.

Situación a la que se orienta esta política:

- *Los ciudadanos se ven obligados a viajar largas distancias por la falta de una estructura vial que brinde una adecuada accesibilidad y conectividad, permitiendo con ello la cobertura de los servicios de transporte público.*
- *No existe un marcada jerarquización vial en los sectores de expansión urbana (valles aledaños a Quito), así como también en los sectores periféricos urbanos.*

Objetivo 7.1:

Se mejorará e incrementará la conectividad entre sectores sin una adecuada comunicación vial, o deficiente oferta de transporte público, por falta de infraestructura vial.

Indicadores	Meta
Km de vías de accesibilidad y conectividad.	Al 2019, se construirán y/o adecuarán la menos 15 km de vías de conectividad.

Líneas de acción estratégica:

1. Proveer adecuadas conexiones viales entre los sectores urbanos y periféricos de los valles; y de los mismos hacia la ciudad así como conexiones viales transversales en la Macrocentralidad, a fin de reducir los tiempos de viaje en los ejes viales este-oeste, incorporando espacio para la circulación con prioridad de los servicios de transporte público.

Política M8

Impulsar nuevas propuestas de mitigación de tráfico para repotenciar la capacidad vial existente dentro del marco general de la gestión del tráfico, con planes complementarios de mantenimiento para mejorar la fluidez del tráfico en nodos congestionados.

Situación a la que se orienta esta política:

- *Bajo nivel de servicio en varias intersecciones con alto grado de conflictividad y el bajo nivel de mantenimiento en general del sistema vial principal del DMQ, generan severas congestiones de tráfico que afectan la circulación de todos los modos de transporte perjudicando a todos sus usuarios.*
- *Déficit de facilidades de cruce seguro para peatones y ciclistas.*
- *El 35% de la red vial principal del DMQ presenta niveles de saturación en las horas pico del día y el 11% en situación crítica, próxima a la saturación.*

Objetivo 8.1:

Se operará en niveles de servicio razonables las principales intersecciones del DMQ, debido a las intervenciones de diseño vial, mantenimiento y señalización adecuada.

Indicadores	Meta
Número de intersecciones reformadas geométricamente a nivel con intervenciones integrales de señalización, semaforización y facilidades para el cruce seguro de peatones y ciclistas, respecto del número total de intersecciones críticas identificadas.	Al 2019, se reformarán al menos dos intersecciones por año.
Número de intercambiadores de tránsito a desnivel construidos.	Al 2022, se construirán al menos 6 intercambiadores a desnivel en intersecciones críticas del sistema vial del DMQ, incluyendo facilidades para el cruce de seguro de peatones, ciclistas y transporte público.

Líneas de acción estratégica:

1. Implementar reformas viales a nivel y desnivel para reducir las demoras promedio en el cruce de intersecciones conflictivas de la red vial principal, así como la seguridad de cruce de peatones y ciclistas y priorizando el cruce de los servicios de transporte público. Las intervenciones a desnivel en los sectores urbanos se procurarán realizar con pasos inferiores, dejando en superficie intersecciones que permitan garantizar el cruce seguro de peatones y ciclistas; así como también se incorporarán facilidades para el cruce con prioridad de los servicios de transporte público.

III Parte: Plan de Ordenamiento Territorial: hacia una Ciudad Inteligente para la gente

La situación territorial: diagnóstico general

En la elaboración del diagnóstico se trabajó desde un primer momento en la consolidación de una serie de ejes de análisis que ayudaran a desarrollar el trabajo sobre una base metodológica consistente y coherente. Se analizaron numerosos modelos de indicadores propuestos por diferentes agencias internacionales, y se tomó como referente principal el elaborado por la agencia de las Naciones Unidas ONU Hábitat. Se eligió este modelo pues parece estar siendo el que más atención está recibiendo por parte de numerosas ciudades del contexto latinoamericano, con las que Quito podría establecer una base comparativa productiva y beneficiosa como herramienta de análisis a medio plazo. Además, en el modelo de ONU Hábitat, se encuentra una batería de indicadores de segundo orden en la que aparecen, convenientemente para el objeto de este trabajo, cuestiones que tienen que ver específicamente con morfología y topología urbana. Esta batería de indicadores de segundo orden está reagrupada en seis ejes a partir de los cuales se han derivado los seis ejes fundamentales sobre los que se despliega la metodología propuesta para este trabajo del plan de desarrollo y de ordenamiento territorial. Estos seis ejes fundamentales son los siguientes:

- **Ecología y medio ambiente**
- **Desarrollo social**
- **Calidad de vida**
- **Infraestructura**
- **Productividad**
- **Gobernanza**

Como parte de los trabajos de diagnóstico se desarrollaron algunos ejercicios de establecimiento de relaciones entre la estructura de desarrollo propuesta por la agencia ONU Hábitat y los tres ejes fundamentales del modelo de ciudad implícito en las propuestas electorales y en el programa de gobierno del alcalde Mauricio Rodas, esto es, los ejes de Ciudad Inteligente, de Ciudad Solidaria, y de Ciudad de Oportunidades.

Para la elaboración del diagnóstico se establecieron de igual modo cinco aproximaciones escalares para estudiar la condición actual del territorio metropolitano de Quito:

Escala global
- Competitividad nacional e internacional
- Patrimonio y turismo

Escala regional
- Infraestructuras y equipamientos
- Recursos naturales

Escala metropolitana
- Expansión urbana
- Asentamientos humanos y geografía

Escala zona

- Centralidades y tejido urbano
- Espacio público y vacío urbano

Escala local
- Calidad de la construcción
- Imagen urbana

Con base en estas consideraciones, y en síntesis, la situación encontrada en el territorio es la siguiente:

- **Gobernanza: falta de coherencia entre las ambiciones de la planificación y la estructura territorial existente.**

  Existe un desfase entre los tiempos de aplicación de las políticas del planeamiento y los tiempos necesarios para la implementación no regulada de iniciativas y acciones sobre el territorio. Como resultado de este desfase, la informalidad es la nota predominante en la ocupación del territorio por parte de los asentamientos. Existe por tanto una discrepancia espacial importante entre las estructuras territoriales a las que aspira la política y los procesos urbanos que "de facto" se despliegan por el territorio.

  Si bien estas acciones independientes y no reguladas son a veces positivas, pues constituyen a menudo una solución inmediata a un problema urgente, el territorio requiere de políticas y acciones integrales, coordinadas y de largo alcance, que impliquen a todos los agentes y sistemas que intervienen en la configuración y funcionamiento de los paisajes urbano y no urbano.

- **Ecología y medioambiente: falta de consideración de la geografía del medio ambiente en los procesos de desarrollo territorial y urbano.**

  Existe un gran desajuste entre la alta trascendencia y valor ecológico del contexto geográfico del DMQ, y la escasa consideración que ha recibido históricamente como parámetro de desarrollo y ordenamiento territorial.

  Como resultado, hoy existen en el DMQ situaciones de vulnerabilidad tanto para las condiciones de vida de los ciudadanos como para el desarrollo coherente de los procesos ecológicos. Además de la proliferación de situaciones de riesgo, la mala gestión territorial ha propiciado también la consolidación de espacios urbanos sobre localizaciones con potencial recreativo, ecológico y medioambiental de gran alcance en el medio y largo plazo.

- **Infraestructura: falta de correspondencia entre el ordenamiento de las infraestructuras y la estructura poblacional y productiva del territorio.**

  Existen grandes diferencias de calidad y cantidad de infraestructuras entre los diferentes asentamientos urbanos del DMQ. Si bien los procesos poblacionales poseen un carácter intrínsecamente dinámico que a veces supera la capacidad de actualización de las infraestructuras, la inequidad existente en el DMQ es debida a una red infraestructural pensada para dar respuesta a un modelo de ciudad compacta que no es aplicable al Quito actual.

  La configuración de la estructura vial actual, que favorece principalmente la conexión del centro-norte de la ciudad con el resto de áreas urbanas, dificulta la concreción de oportunidades transversales de desarrollo social y productivo que pudieran emerger de la actual distribución de la población y la economía sobre el territorio.

- **Productividad: falta de compacidad y complejidad del tejido urbano.**

  El tejido urbano de Quito presenta bajos índices de compacidad y complejidad urbana. La baja compacidad dificulta el contacto, el intercambio y la comunicación, que son factores claves para el desarrollo productivo, pues potencian la relación entre los elementos del sistema urbano. La baja complejidad explica la baja mixticidad en el uso del suelo, que constituye una estrategia de maximizar el uso del suelo por unidad espacial.

  Durante los últimos años, algunas dinámicas de centralización se han empezado a desarrollar en áreas urbanas alejadas del hiper-centro. Sin embargo, es necesario consolidar estas dinámicas y darles un soporte multiescalar que organice todo el espacio metropolitano.

- **Desarrollo social: falta de equidad en la distribución y calidad de los equipamientos sobre el territorio.**

  La distribución de servicios básicos de educación y salud responde a la distribución y la densidad de población. La dotación de espacios públicos para el recreo y el disfrute al aire libre, así como el acceso a equipamientos de ocio, es insuficiente y está mal distribuida.

  La baja densidad de población de buena parte de los barrios del DMQ y la deficiente dotación de infraestructuras dificulta el acceso peatonal a los equipamientos y servicios. La accesibilidad a pie a los servicios básicos resulta esencial para garantizar un acceso universal.

- **Calidad de vida: falta de accesibilidad de servicios básicos espacios públicos de calidad en buena parte del territorio.**

  Actualmente la zona centro-norte de la ciudad presenta los espacios públicos de mejor calidad, y el mayor déficit cuantitativo y cualitativo tiende a concentrarse en los barrios social y económicamente más vulnerables.

  La alta fragmentación del recurso suelo y las ordenanzas de retranqueo vigentes durante buena parte de la historia reciente del DMQ han dado como resultado un tejido urbano discontinuo. Como consecuencia, el suelo urbano de Quito presenta un alto grado de vacío urbano que está por lo general en muy mal estado, a pesar de constituir una buena oportunidad para incrementar el espacio público disponible. Por consecuencia, una distribución inequitativa de las infraestructuras y los equipamientos incide directamente en la calidad de vida del conjunto de la ciudadanía.

Bases conceptuales para la construcción del modelo territorial
El modelo de ordenamiento territorial del Distrito Metropolitano de Quito para el decenio 2015 – 2025 contempla cuatro criterios esenciales:

1. Compactación y redensificación del espacio urbano consolidado:
La condición urbana contemporánea del territorio urbanizado de Quito presenta una complejidad muy alta en el tejido urbano y una densidad de edificación muy baja. El modelo territorial que se propone busca compactación del tejido urbano y un aumento considerable de la densificación de la densidad edificatoria y poblacional. En el territorio urbano consolidado encontramos una densidad de población superior a las 250 personas por hectárea únicamente en algunos barrios

en el extremo norte de la ciudad, como “El Comité del Pueblo”, y en la zona sur de la ciudad, como “Solanda”. En el resto del territorio la densidad es sensiblemente menor.

2. Consolidación de una estructura metropolitana de archipiélago y de un sistema de centralidades policéntrico:
El territorio metropolitano se caracteriza por una forma de expansión urbana, altamente homogeneizadora, del espacio geográfico del Distrito. El modelo territorial que se propone en este plan se caracterizará por el establecimiento de unos límites precisos que contengan el territorio urbano consolidado, construyendo un sistema de islas urbanas que se despliegan de manera controlada sobre el territorio, garantizando la coexistencia de la mancha urbana con la complejidad y la riqueza de la ecología sobre el territorio geográfico del distrito metropolitano, y erradicando la condición actual de semi-urbanización que caracteriza buena parte del territorio de distrito metropolitano, y que depreda espacios que de otro modo podrían cumplir con mayor eficiencia la función de producción agrícola para la que están actualmente destinados.

3. Construcción de una infraestructura verde transversal y multiescalar.
El Modelo aspira a reconectar los sistemas ecológicos que han quedado interrumpidos por el desarrollo de un espacio urbano consolidado extremadamente largo y estrecho, que se despliega en la dirección norte sur sobre el territorio del distrito metropolitano. Existe una gradiente ecológica de alto valor que se desarrolla fundamentalmente, a grandes rasgos, en la dirección este oeste,. Se pretende adecuar el tejido urbano, a través de corredores ecológicos transversales, con los espacios protegidos de las laderas del Pichincha y las profundas quebradas del Machángara que se extienden sobre los valles de un Cumbayá y Tumbaco, Se busca favorecer también la conexión entre los sistemas ecológicos a ambos lados de las cordilleras andinas que atraviesan el distrito en la dirección norte sur.

4. Entendimiento de las condiciones fisiográficas del territorio metropolitano como una condición fundamental del ordenamiento territorial y urbano.

El Distrito Metropolitano de Quito es un espacio político administrativo ubicado sobre un territorio de extrema complejidad geográfica que lamentablemente no ha sido considerado como una condición esencial del desarrollo y el ordenamiento territorial desde del distrito metropolitano de Quito. El modelo territorial propuesto considera la geografía, como un elemento articulador del ordenamiento territorial que trascenderá la escala regional para impactar sobre decisiones en todas las escalas, incluida la local.

Se presenta a continuación los esquemas del modelo territorial – general y ampliado - que devienen de la conjunción de las políticas territoriales que se aplicará como esencia del Plan de Ordenamiento Territorial.

El Modelo de Ordenamiento Territorial.
Tanto la territorialización de las políticas orientadas al desarrollo sostenible económico, social y ambiental cuanto las que se orientan a mejoramiento de las condiciones del funcionamiento territorial para alcanzar el desarrollo demandan el planteamiento de **un modelo integral de ordenamiento territorial** que en esencia defina

- La forma en que se territorializa las políticas públicas del desarrollo económico, social y ambiental que se trata en la Parte I del Plan y,
- La forma cómo se organiza el territorio para superar las situaciones deficitarias intrínsecas; la potenciación de sus posibilidades para acoger actividades productivas, minimizar os desajustes entre la ubicación de la población y la localización de los equipamientos de ámbito metropolitano o zonal relacionados con servicios de educación

media, salud ambulatoria, de recreación y encuentro, de deportes etc.; la relación espacial entre esos asentamientos y los lugares de trabajo; la vinculación adecuada entre la estructura vial urbana y la movilidad de personas y bienes, entre los aspectos más importantes.

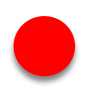
El modelo busca organizar el territorio de modo holístico, es decir de manera que abarque los aspectos esenciales del funcionamiento territorial urbano y rural y permita una dinámica fluida y concomitante entre asentamientos humanos, zonas productivas agrícolas, mineras, el patrimonio cultural y natural en el marco de condiciones sostenibles.

Criterios estructuradores del modelo.

- El criterio esencial del modelo territorial del DMQ entre 2015 y 2025, se basa en una visión de sostenibilidad integral del DMQ, como factor transversal a todos los componentes sectoriales y territoriales.
- Un segundo criterio estructurador del modelo es la creación de un sistema de centralidades y subcentralidades, entendidas como centros o nodos de convergencia de población, actividades económicas y productivas y dotación de equipamientos desde los cuales se brinden servicios de calidad, que en definitiva creen condiciones de equidad en todo el territorio.
- Igualmente el modelo precautela la debida conservación del patrimonio natural sin perjuicio de viabilizar el usufructo de sus potencialidades biodiversas en condiciones de sostenibilidad.
- Finalmente, se considera esencial la calidad multiescalar de la organización en estrecho vínculo con similares características de las centralidades y subcentralidades ya mencionadas. Las dimensiones escalares del modelo son las siguientes: global, regional; metropolitana, urbana y local.

Con base en lo anterior, se describen las principales características de las centralidades y otros componentes por medio de los cuales se construyó el modelo:

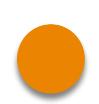
Centralidades atractoras, de carácter global o regional

	Pueden atraer o generar influencia más allá de los límites del Distrito; esta influencia puede ser económica; turística, cultural y patrimonial. Posicionan al Distrito en el ámbito regional y mundial.

Centralidades urbanas,

	Pueden concentrar grandes grupos de población y estar dotadas de servicios, equipamientos de carácter zonal y urbano; áreas productivas y centros de trabajo concomitantes; su consolidación es el factor que va a permitir crear condiciones de equidad en todo el territorio y lograr un reparto razonablemente homogéneo de la población.

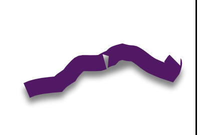
Subcentralidades zonales

	Permiten estructurar a las centralidades por medio de circunscripciones menores y con especialidades como el comercio, los equipamientos, las áreas productivas que permitan la localización de los centros de trabajo cercanos a los sitios de asentamiento de la población

Nodos agroproductivos

	Permiten estructurar a las centralidades por medio de circunscripciones menores y con especialidades como el comercio, los equipamientos, las áreas productivas que permitan la localización de los centros de trabajo cercanos a los sitios de asentamiento de la población

Corredores agroindustriales

	Es un arco agro industrial que se extiende a lo largo de la vía expresa A- 35; combina la utilización de zonas de suelo degradado para el asentamiento de industrias la activación de actividades productivas agrarias y agropecuarias. Se prevén sistemas viales fuera del ámbito de protección de la vía con accesos separados entre tres y cuatro kilómetros.

Áreas de agro producción sustentable

	Áreas de producción sustentable; que deberán consolidarse como tales, con base en la aplicación de las políticas económicas del Plan de Desarrollo.

Áreas de intervención ecológica regeneradora AIER

	Estas áreas son en especial de protección de quebradas y regeneración de especies naturales con usos de recreación y estudio.

Áreas de conservación y usos sustentables ACUS

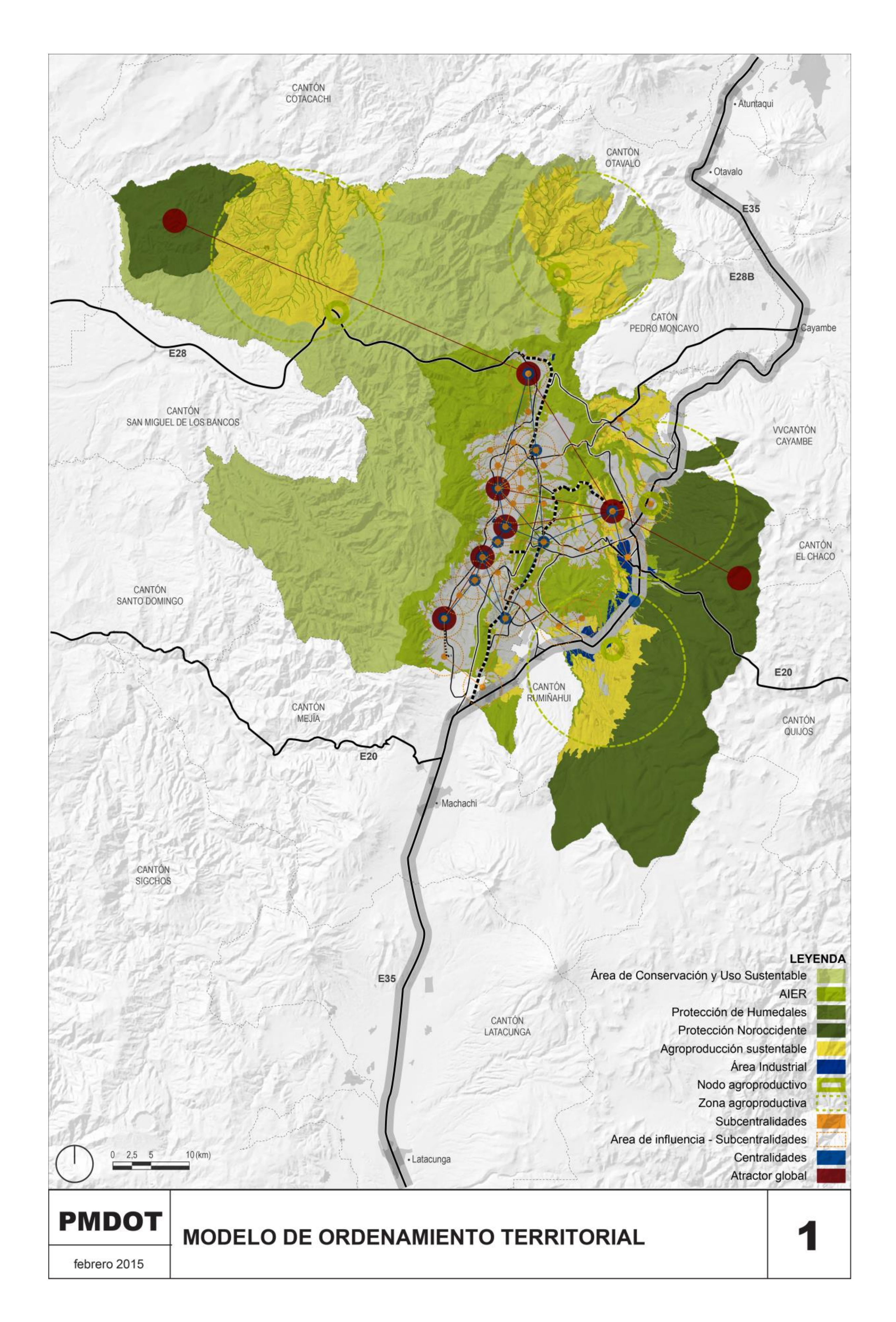
	ACUS, estas áreas permiten actividades económicas ambientalmente sostenibles.

Protección de humedales

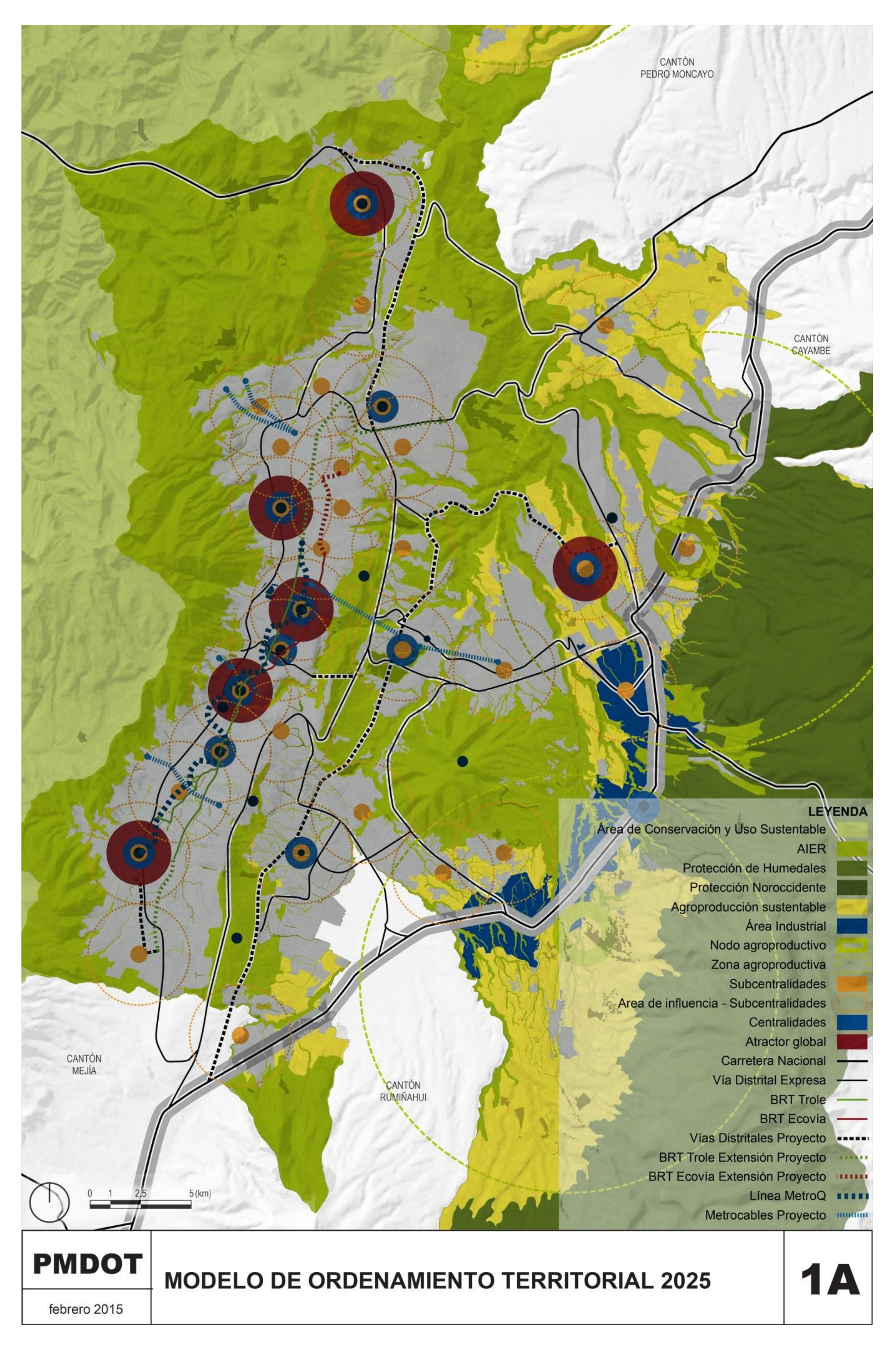
	Son áreas generadoras de agua. Ninguna actividad distinta a la de su protección está permitida. Entre estas pueden considerarse la recuperación de la frontera agrícola.

Área o mancha urbana

	Señalan las zonas aptas para recibir asentamientos concentrados de población en el DMQ,



CANTÓN COTACACHI
Atuntaqui
CANTÓN OTAVALO
Otavalo
E35
E28B
CATÓN PEDRO MONCAYO
Cayambe
E28
CANTÓN SAN MIGUEL DE LOS BANCOS
VVCANTÓN CAYAMBE
CANTÓN EL CHACO
CANTÓN SANTO DOMINGO
E20
CANTÓN RUMIÑAHUI
CANTÓN MEJÍA
CANTÓN QUIJOS
E20
Machachi
CANTÓN SIGCHOS
E35
CANTÓN LATACUNGA
Latacunga
0 2,5 5 10 (km)
LEYENDA
Área de Conservación y Uso Sustentable
AIER
Protección de Humedales
Protección Noroccidente
Agroproducción sustentable
Área Industrial
Nodo agroproductivo
Zona agroproductiva
Subcentralidades
Area de influencia - Subcentralidades
Centralidades
Atractor global
PMDOT
febrero 2015
MODELO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
1



CANTÓN PEDRO MONCAYO
CANTÓN CAYAMBE
CANTÓN MEJÍA
CANTÓN RUMIÑAHUI
0 1 2,5 5 (km)
LEYENDA
Área de Conservación y Uso Sustentable
AIER
Protección de Humedales
Protección Noroccidente
Agroproducción sustentable
Área Industrial
Nodo agroproductivo
Zona agroproductiva
Subcentralidades
Area de influencia - Subcentralidades
Centralidades
Atractor global
Carretera Nacional
Vía Distrital Expresa
BRT Trole
BRT Ecovía
Vías Distritales Proyecto
BRT Trole Extensión Proyecto
BRT Ecovía Extensión Proyecto
Línea MetroQ
Metrocables Proyecto
PMDOT
febrero 2015
MODELO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2025
1A

DISPOSICIONES TERRITORIALES

Como paso primero de la elaboración de la propuesta, se ha consolidado una correlación entre las escalas de análisis y los ejes de diagnóstico propuestos. Utilizándose las identificaciones que se realizaron entre las áreas de diagnóstico y los diferentes ejes se realizaron algunos análisis cuantitativos que permitieron llevar a las siguientes conclusiones:

- **Escala global - Gobernanza**
- **Escala regional - Ecología y medioambiente**
- **Escala metropolitana - Productividad**
- **Escala zonal - Desarrollo social**
- **Escala local - Calidad de vida**

El eje de las **Infraestructuras** se considera partir de este punto un eje transversal para todas las escalas de ordenamiento.

Es precisamente la estructura provista por estas cinco (5) escalas interrelacionadas de ordenamiento territorial y estos cinco grandes ejes de desarrollo lo que constituirá la línea clásica de argumentación y de articulación de las políticas de desarrollo y la propuesta de ordenamiento territorial para el plan del distrito metropolitano de Quito, que son presentadas a partir de este punto.

Se exponen un total de cinco POLÍTICAS para el ordenamiento territorial del DMQ, que contienen una serie de OBJETIVOS, que contienen a su vez ciertos LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS. Para cada una de las seis políticas se presenta una tabla que desglosa los objetivos estratégicos con las metas de resultado anualizadas para la consecución de dichos objetivos, así como los indicadores que serían necesarios para hacer el seguimiento de las metas. Por último, y acompañando a las tablas, se presenta un conjunto de mapas que, permiten entender la territorialización de cada una de las políticas.

POLÍTICA 1 - ESCALA GLOBAL

Potenciación de la condición de capitalidad metropolitana de Quito en el ámbito nacional e internacional, a través de una mejor proyección de su tejido productivo y empresarial y de su patrimonio cultural y natural.

Situación a la que se orienta esta política**.**

Aparte de la zona de la Carolina y el Centro Histórico, no existen áreas en el DMQ estratégicamente planificadas para la potenciación de la condición de capitalidad metropolitana de Quito en el ámbito nacional e internacional. El desarrollo y ordenamiento territorial ha sido generado bajo una visión sectorial que impide la generación de sinergias entre los diferentes componentes que crean el territorio y que genere una identidad de capitalidad. Quito ha carecido de una visión amplia y cohesiva del desarrollo y de ordenamiento territorial en general. Instrumentos necesarios para su planificación a largo plazo. Esto ha creado varias carencias:

Síntesis de la situación en escala global.
01. Deficiencia en la infraestructura regional, que dificulta una conectividad óptima para desarrollo económico
02. Extrema polarización en el tamaño de las empresas

03. Degradación biofísica y estética del paisaje geográfico
04. Deterioro físico y funcional del Centro Histórico durante un largo periodo
05. Estructura vial privilegia conexión del hipercentro con demás áreas

La planificación y repotenciación a largo plazo de zonas claves como patrimonios culturales y naturales y con la definición de "atractores" empresariales y culturales y con un análisis estratégico de potencializarían infraestructural con alcance a escala regional. Posicionaran a Quito como un Hub logístico en América del Sur.

Objetivo 1.A

Mejorar el atractivo de Quito como ciudad de negocios

Indicador 1. A. 1	Meta de resultado 1. A. 1
Incremento porcentual de la inversión público/privada dentro de las centralidades denominadas como atractoras	2017 Se ha consolidado el desarrollo del Parque del Bicentenario y se ha lanzado una iniciativa para la constitución del Centro Histórico como atractor de inversión
	2019: Se ha lanzado la iniciativa de convertir al sector de Puembo-Yaruquí y la Mitad del Mundo como atractores de inversión.
	2022: Se ha verificado un incremento de la inversión público/privada dentro de las cinco centralidades determinadas como prioritarias.
	2025: Las 5 iniciativas de atractores metropolitanos de inversión han sido consolidadas.
Indicador 1. A. 2	**Meta 1. A. 2**
Volúmenes de inversión en áreas que abarcan ecosistemas sin afectación de la biodiversidad.	2017: Se ha generado una base sólida de datos sobre posibilidad de inversión en áreas ecológicas.
	2019: Se ha incrementado la inversión en un 5% en áreas ecológicas, en relación con nivel referente de 2015, sin desmedro de su condición ambiental.
	2022: Se ha incrementado la inversión en un 10% en áreas ecológicas, en relación con nivel referente de 2015, sin desmedro de su condición ambiental
	2025: Se ha incrementado la inversión en un 20 % en áreas ecológicas, en relación con nivel referente de 2015, sin desmedro de su condición ambiental

Lineamientos de acción estratégica:

1. Construcción de data base con información aplicable al uso eficiente de recursos
2. Promoción de iniciativas y emprendimientos económicos en áreas de protección ambiental. (En anuencia con programas del Eje de Desarrollo Económico)

Objetivo 1.B

Mejorar el atractivo de Quito como ciudad de negocios
Se habrá fomentado el usufructo del Patrimonio Cultural y Natural del DMQ.

Indicador 1. B. 1	Meta de resultado 1. B. 1
Aumento en porcentaje del número de visitantes al CHQ.	2017: El número de visitantes en áreas de valor histórico patrimonial se ha incrementado en un 25% en relación con la línea base del 2015.
	2019: El número de visitantes en áreas de valor histórico patrimonial se ha incrementado en un 50% en relación con la línea base del 2015.
	2019: El número de visitantes en áreas de valor histórico patrimonial se ha incrementado en un 75% en relación con la línea base del 2015.
	2025: El número de visitantes en áreas de valor histórico patrimonial se ha incrementado en un 100 % en relación con la línea base del 2015.
Indicador 1. B. 2	Meta de resultado 1. B. 2
Kilómetros de corredores paisajísticos habilitados	2017: Se ha puesto en funcionamiento el 10% de los corredores paisajísticos previstos por el sistema de corredores propuesto por las dependencias a cargo de Ambiente y Territorio
	2019: Se ha puesto en funcionamiento el 25 % de los corredores paisajísticos previstos por el sistema de corredores propuesto por las dependencias a cargo de Ambiente y Territorio.
	2022: Se ha puesto en funcionamiento el 50 % de los corredores paisajísticos previstos por el sistema de corredores propuesto por las dependencias a cargo de Ambiente y Territorio.
	2025: Se ha puesto en funcionamiento el 75 % de los corredores paisajísticos previstos por el sistema de corredores propuesto por las dependencias a cargo de Ambiente y Territorio.

Lineamientos de acción estratégica:

- Se ha definido un inventario de espacios, edificios y monumentos de valor patrimonial de Quito, cuyo uso o explotación puede incidir en el incremento de visitas al CHQ - (Con base en inventario del Instituto Metropolitano de Patrimonio) y se ha lanzado una iniciativa para la renovación de las áreas patrimoniales, en acuerdo con la dependencia a cargo del Turismo en el DMQ.
- Se ha definido de una red de corredores viales con potencial paisajístico en sitios estratégicos del DMQ: áreas históricas; de protección natural y otras de similar naturaleza.

- Mejoramiento del sistema vial y de conexión con el sistema de trasporte público relacionado con los corredores paisajísticos (En anuencia con Programas del Eje de movilidad)
- Mejora de redes infraestructurales de las áreas históricas con base en Plan Estratégico de la EPMAPS.

TERRITORIALIZACIÓN

Trascendente en aspectos que hacen a la identidad misma de la ciudad, y cuya revitalización y estímulo se entienden de importancia estratégica a nivel nacional e internacional.

Atractores (ATR)

ATR01_ Biodiversidad área Nor-Oeste / Mashpi

Carácter primario: Natural
Carácter secundario: Turístico
Operación clave: Reserva de biodiversidad

ATR02_ Mitad del Mundo

Carácter primario: Turístico, político
Carácter secundario: Administrativo
Operación clave: Contexto espacios públicos culturales, Sede UNASUR

ATR03_ Bicentenario

Carácter primario: Empresarial
Carácter secundario: Recreativo
Operación clave: Distrito tecnológico y empresarial

ATR04_ La Carolina

Carácter primario: Empresarial
Carácter secundario: Recreativo
Operación clave: Zona financiera y empresarial

ATR05_ Centro Histórico

Carácter primario: Turístico
Carácter secundario: Administrativo/Comercial
Operación clave: Patrimonio Cultural de la Humanidad

ATR06_ Quitumbe

Carácter primario: Cultural/Deportivo
Carácter secundario: Empresarial
Operación clave: Biblioteca Nacional

ATR07_ Aeropuerto Mariscal Sucre

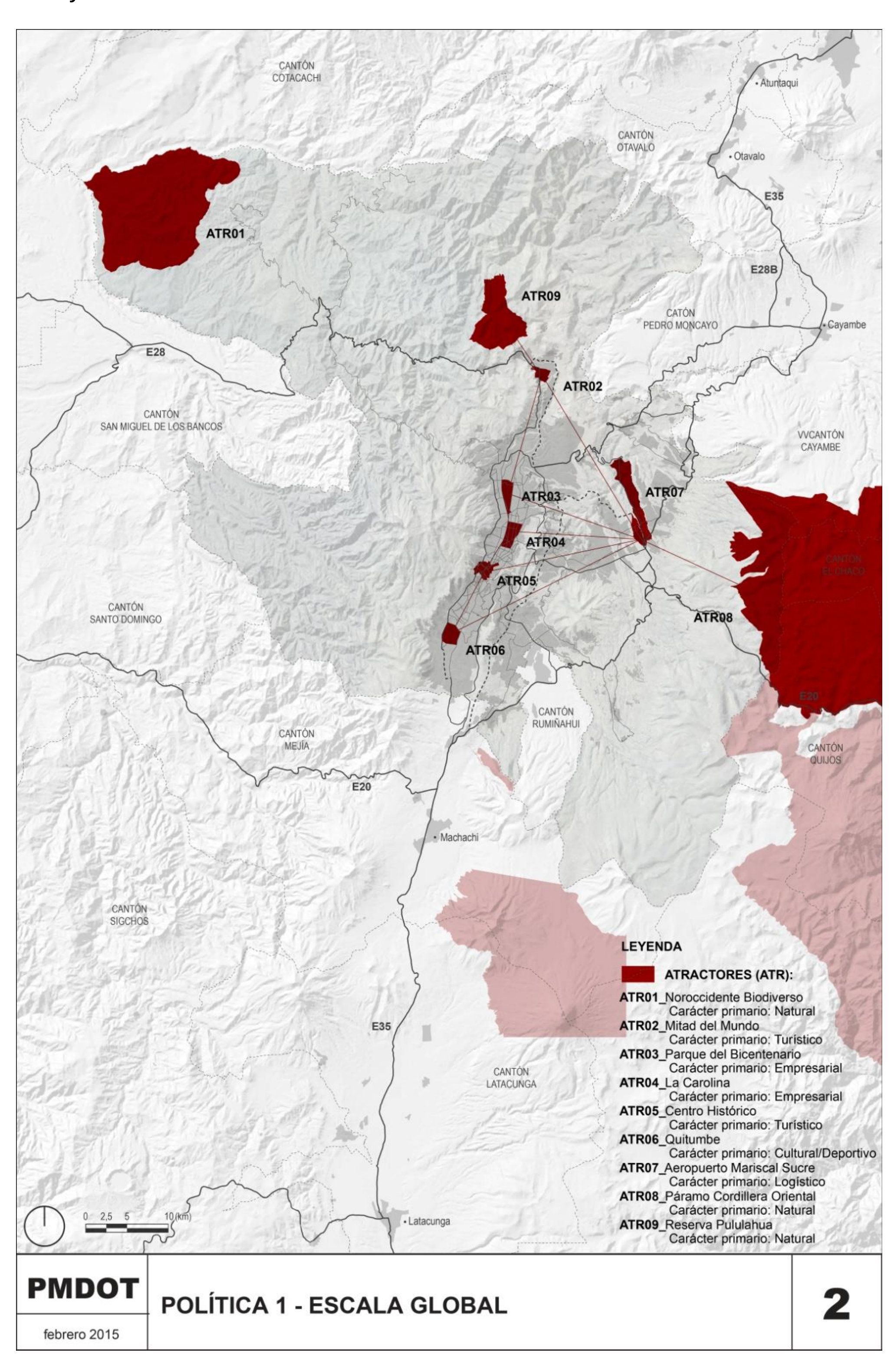
Carácter primario: Logístico
Carácter secundario: Empresarial
Operación clave: Aeropuerto y Centro de Convenciones Internacional

ATR08_ Páramo Cordillera Oriental

Carácter primario: Natural
Carácter secundario: Turístico
Operación clave: Parque Nacional Cayambe-Coca

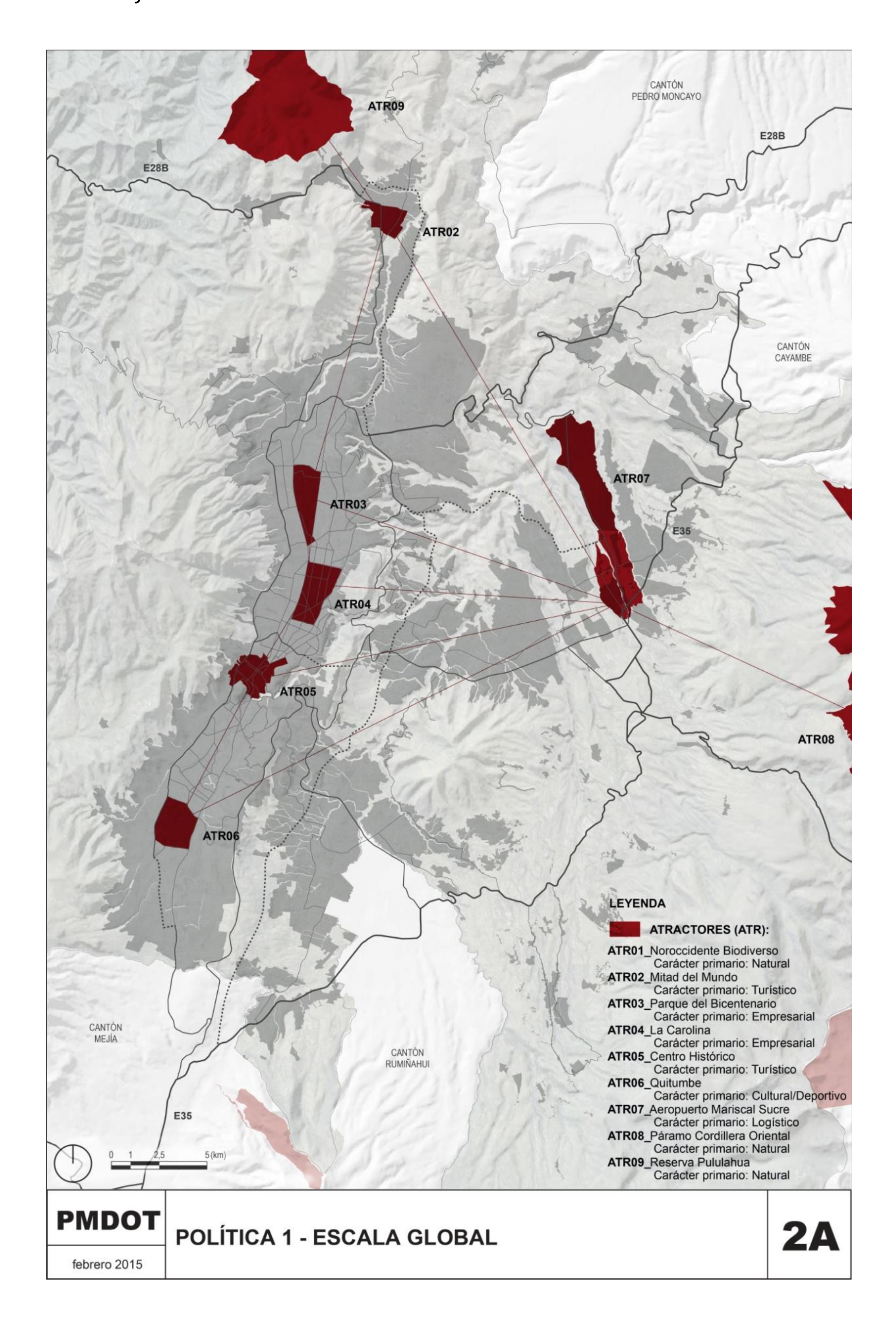
POLÍTICA 1 - ESCALA GLOBAL

Potenciación de la condición de capitalidad metropolitana de Quito en el ámbito nacional e internacional, a través de una mejor proyección de su tejido productivo y empresarial y de su patrimonio cultural y natural.



POLÍTICA 1 - ESCALA GLOBAL mapa del área de mayor consolidación urbana

Potenciación de la condición de capitalidad metropolitana de Quito en el ámbito nacional e internacional, a través de una mejor proyección de su tejido productivo y empresarial y de su patrimonio cultural y natural.



POLÍTICA 2 - ESCALA REGIONAL

Se busca la integración con gobiernos autónomos descentralizados para dar continuidad a procesos productivos en especial agrícolas y agroindustriales y conferir coherencia a la forma de usar y ocupar el suelo con los territorios circunvecinos; se establece una demarcación de límites precisos entre el territorio urbano consolidado, el territorio que presenta algún grado de protección ecológica, y el territorio que no pertenece a ninguna de estas dos condiciones, en favor de una articulación coherente con las necesidades de los sistemas urbanos, los sistemas productivos y los sistemas ecológicos que se despliegan sobre el territorio.

Situación a la que se orienta esta política.

La tendencia de expansión urbana desde comienzos del siglo pasado ha estado siempre en conflicto con los agentes de planificación. Esta informalidad en todo estrato social ha causado varias tendencias problemáticas en la estructuración del territorio generando un territorio sin definición ni límites legibles; que han causado varios problemas tendenciales en el territorio.

La lógica infraestructural tiene grandes conflictos con economía y población actuales. Esto ha causado, a su vez, una distribución desigual en la cantidad y calidad de equipamientos en el territorio.

La falta de definición de límites precisos con la expansión incontrolable sobre los valles ha generado una grave reducción de la cantidad y la calidad del suelo agrario disponible y se ha degradado gran parte de la hidrografía del territorio por mala gestión de residuos y usos del suelo que ha generado consecuentemente una Alta dependencia del exterior en obtención de recursos básicos

La demarcación y la definición del territorio en base a lineamientos geográficos y tendencias del suelo, generará zonas con carácter natural, productivo y urbano con alta legibilidad y carácter. Esto potencialmente devolverá una capacidad de metabolismo urbano circular al territorio.

Síntesis de la situación
01. Lógica infraestructural en conflicto con economía y población actuales
02. Distribución desigual de equipamientos sobre el territorio
03. Desigualdad en la calidad de los equipamientos en términos territoriales.
04. Reducción de la cantidad y la calidad del suelo agrario disponible
05. Hidrología degradada por mala gestión de residuos y usos del suelo
06. Alta dependencia del exterior en obtención de recursos básicos

Objetivo 2.A
Consolidar un modelo territorial con límites bien definidos entre los territorios urbano, agrícola y de protección.

Indicador 2. A. 1	Meta de resultado 2. A. 1
Número de asentamientos ilegales, por año, en áreas agrícolas y de protección ecológica	2017: Se ha hecho la primera evaluación de aplicación de la norma sobre límites entre usos considerados y se está aplicando un procedimiento de control El número de asentamientos ilegales ha decrecido en al menos el 5% en relación con la línea base establecida en el año 2015.
	2019: El número de asentamientos ilegales ha decrecido en al menos en un 10 % en relación con la línea base establecida en 2015
	2022: El número de asentamientos ilegales ha decrecido en al menos en un 30 % en relación con la línea base establecida en 2015
	2025: El número de asentamientos ilegales ha decrecido en al menos en un 50 % en relación con la línea base establecida en 2015

Lineamientos estratégicos:

- Proceso sistémico de definición de límites en el territorio debidamente registrados en los sistemas municipales.
- Proceso de control y verificación de asentamientos ilegales en zonas de amortiguación y protección ecológica y agrícola en el DMQ
- Campañas sostenidas de sociabilización de los procesos con organizaciones sociales involucradas con las áreas de amortiguamiento (En anuencia con las políticas de desarrollo social)

Objetivo 2.b

Proteger y consolidar el territorio urbanizado.

Indicador 2. B. 1	Meta de resultado 2. B. 1
Superficie de suelo agrícola en capacidad de producción sostenible	2017: El índice de suelo agrícola en el DMQ ha disminuido en hasta el 10% en relación con el año base de 2015
	2019 El índice de suelo agrícola en el DMQ ha disminuido en el 5% en relación con el año base de 2015
	2022 El índice de suelo agrícola en el DMQ ha disminuido en menos del 3 % en relación con el año base de 2015
	2025 El índice de suelo agrícola en el DMQ ha disminuido en menos del 1% en relación con el año base de 2015

Número de nuevas edificaciones no regularizadas sobre el territorio no urbanizado	2017: El número de edificaciones irregulares en el territorio agrícola o de protección en el DMQ, ha disminuido en al menos 10% en relación con el año base 2015
	2019: El número de edificaciones irregulares en el territorio agrícola o de protección en el DMQ, ha disminuido en al menos 20% en relación con el año base 2015
	2022: El número de edificaciones irregulares en el territorio agrícola o de protección en el DMQ, ha disminuido en al menos 30% en relación con el año base 2015
	2025: El número de edificaciones irregulares en el territorio agrícola o de protección en el DMQ, ha disminuido en al menos 40% en relación con el año base 2015

Lineamientos estratégicos:

- Construcción de data base sobre el tema áreas agrícolas, de edificaciones no autorizadas en las áreas agrícolas y de protección del DMQ y generación de residuos provenientes de la construcción. (En anuencia con programas del eje Ambiente)
- Proceso sistémico de caracterización ecológica del territorio metropolitano, con base en unidades ambientales (En anuencia con propuesta de territorialización de políticas económicas y ambientales del Plan)
- Proceso de protección de santuarios agrícolas y en general del mantenimiento y consolidación de las áreas productivas agrícolas.
- Proceso sistémico de control del avance de actividades agrícolas en desmedro de las zonas productoras de agua, (En anuencia con políticas del eje de desarrollo ambiental)
- Aprovechamiento industrial de los residuos de construcción y disminución de áreas de depósitos de este material.

Objetivo 2.C

Está operando un sistema de integración del DMQ con cantones aledaños con miras a dar continuidad y coherencia a los procesos de desarrollo sostenible y a unificar el uso y ocupación del suelo.

Indicador 2. C. 1	Meta de resultado 2. C. 1
Número de emprendimientos económicos llevados de modo conjunto con cantones vecinos o con otros gobiernos autónomos descentralizados y actores privados	2017: Se han llevado a cabo al menos dos emprendimientos conjuntos con GAD vecinos y al menos 1 con un GAD provincial
	2019 Se han llevado a cabo al menos cuatro emprendimientos conjuntos con GAD vecinos y al menos 2 con un GAD provincial
	2019 Se han llevado a cabo al menos seis emprendimientos conjuntos con GAD vecinos y al menos 2 con un GAD provincial
	2025 Se han llevado a cabo al menos seis emprendimientos conjuntos con GAD vecinos y al menos 2 con un GAD provincial

Modo de transporte público compartido con cantones aledaños.	2017: Se habrá conformado la mancomunidad con cantones vecinos y se inician los estudios del Sistema de Transporte Intercantonal a cargo del MTOP
	2019: Se ha iniciado, por parte del MTOP la construcción del sistema de transporte público Intercantonal
	2025: El sistema de transporte Intercantonal está operando.
Usos y ocupación del suelo	2017 La mancomunidad ha acordado una normativa de uso y ocupación del suelo y la ha puesto en vigencia.

Lineamientos estratégicos:

1. Conformación de la mancomunidad con representantes de cantones vecinos sobre el objetivo 2.C con liderazgo del MDMQ.
2. Construcción de acuerdos con GAD Cantonales vecinos y con actores particulares del sistema productivo agrícola para enfrentar una acción conjunta de emprendimientos productivos.
3. Se ha desplegado una fuerte acción de negociación con el Gobierno Nacional para lograr el diseño y concreción del sistema Intercantonal de transporte, por parte de la mancomunidad
4. Acuerdos con GAD Cantonales vecinos para la generación de una normativa coherente de uso y ocupación de suelo orientada a asegurar la continuidad de los usos de suelo y de los procesos productivos ligados.

TERRITORIALIZACIÓN

Elementos naturales icónicos y representativos de la geografía de la ciudad que actúan como atractores de actividad: deportiva, recreativa, agrícola y de protección natural. Las centralidades naturales se catalogan en base a biodiversidad, paisaje, conectividad, vulnerabilidad y productividad. Se clasifican, tipológicamente, en ecológico regional, ecológico metropolitano y ecológico productivo.

Identificadores (IDE):

IDE01_ Mashpi- Guaycuyacu - Sahuangal

Categoría: Ecológica
Carácter primario: Reserva de biodiversidad
Carácter secundario: Agroproducción y agroindustria ecológica de baja intensidad
Carácter terciario: Ecoturismo y agroturismo
Uso de suelo: Área de protección

IDE02_ Nanegalito

Categoría: Productiva (Santuario Agrícola)
Carácter primario: Agroproducción y ganadería sustentable de intensidad media
Carácter secundario: Agroindustria
Carácter terciario: Ecoturismo
Uso de suelo: Recursos Naturales Renovables RNR

IDE03_ Pichincha- Atacazo - Mindo

Categoría: Ecológica
Carácter primario: Reserva ecológica
Carácter secundario: Agroproducción y ganadería ecológica de baja intensidad

Carácter terciario: Agroturismo
Uso de suelo: Área de conservación y uso sustentable

IDE04_ Faldas del Pichincha

Categoría: Cultural
Carácter primario: Recreación
Carácter secundario: Ecoturismo
Carácter terciario: Productivo
Uso de suelo: Área de intervención especial y recuperación

IDE05_ Perucho

Categoría: Productiva (Santuario Agrícola)
Carácter primario: Agroproducción sustentable de baja intensidad
Carácter secundario: Ecológico - Conservación de suelos, vegetación natural y vida silvestre
Carácter terciario: Ecoturismo
Uso de suelo: Recursos Naturales Renovables RNR

IDE06_ Parques Metropolitanos Norte y Sur

Categoría: Cultural
Carácter primario: Recreación
Carácter secundario: Deportivo
Carácter terciario: Productivo
Uso de suelo: Equipamiento Urbano

IDE07_ Ilaló Lumbisí

Categoría: Cultural
Carácter primario: Recreación
Carácter secundario: Ecoturismo
Carácter terciario: (Por decidir)
Uso de suelo: Área de intervención especial y recuperación

IDE08_ Quebradas Metropolitanas

Categoría: Cultural
Carácter primario: Ecológico
Carácter secundario: Recreación
Carácter terciario: (Por decidir)
Uso de suelo: Área de intervención especial y recuperacion

IDE09_ Yaruquí

Categoría: Productiva (Santuario Agrícola)
Carácter primario: Agroproducción de alta intensidad
Carácter secundario: Agroindustria en crecimiento
Carácter terciario: Agroturismo
Uso de suelo: Recursos Naturales Renovables RNR

IDE10_ Pintag

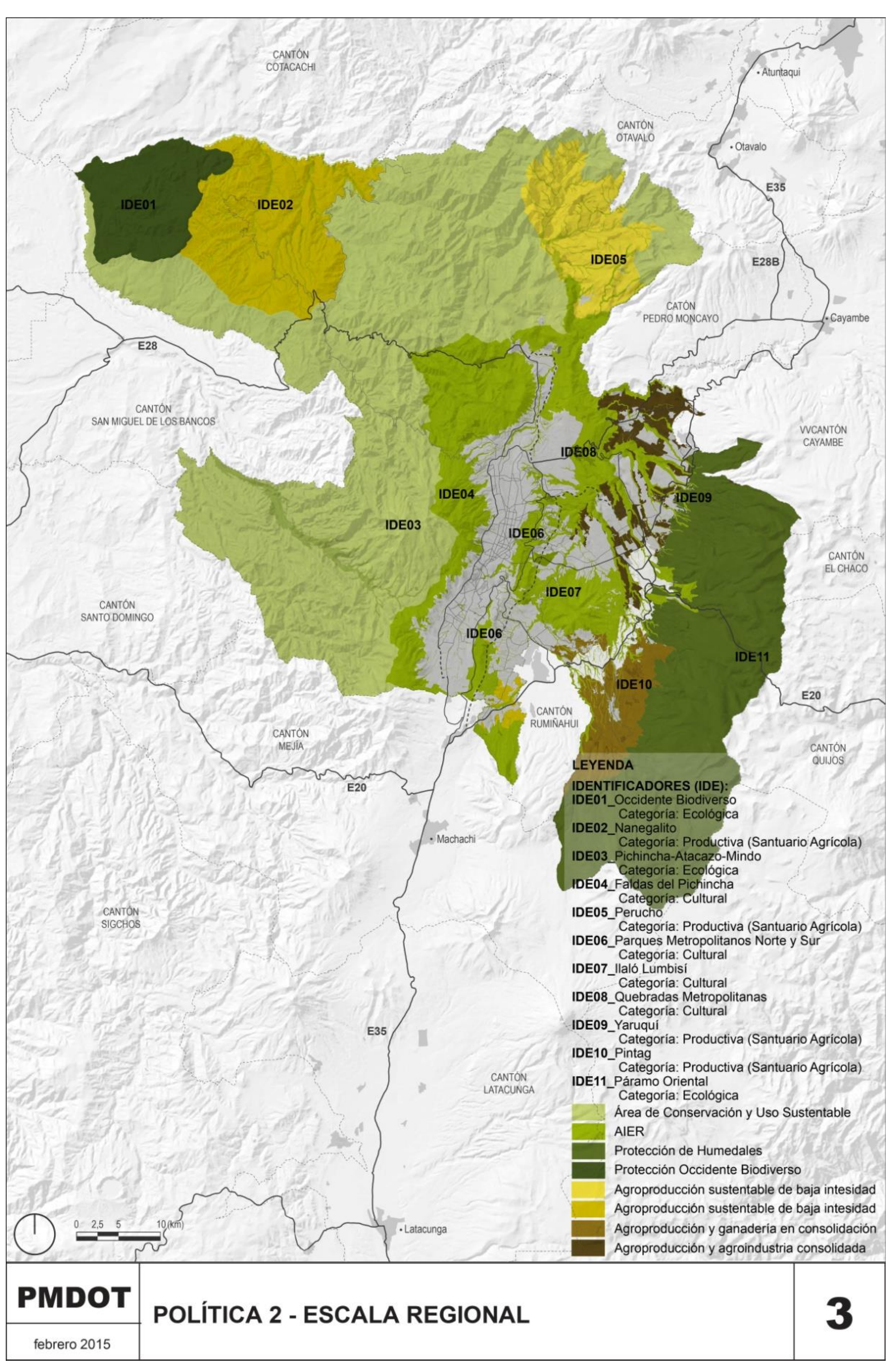
Categoría: Productiva (Santuario Agrícola)
Carácter primario: Agroproducción y ganadería sostenible de intensidad media
Carácter secundario: Minería
Carácter terciario: Turismo etnográfico y ecoturismo (ictioturismo y aviturismo)
Uso de suelo: Recursos Naturales Renovables RNR

IDE11_ Páramo Oriental

Categoría: Ecológica
Carácter primario: Reserva ecológica
Carácter secundario: Ecoturismo
Carácter terciario: Turismo Ornitológico
Uso de suelo: Área de protección – humedales.

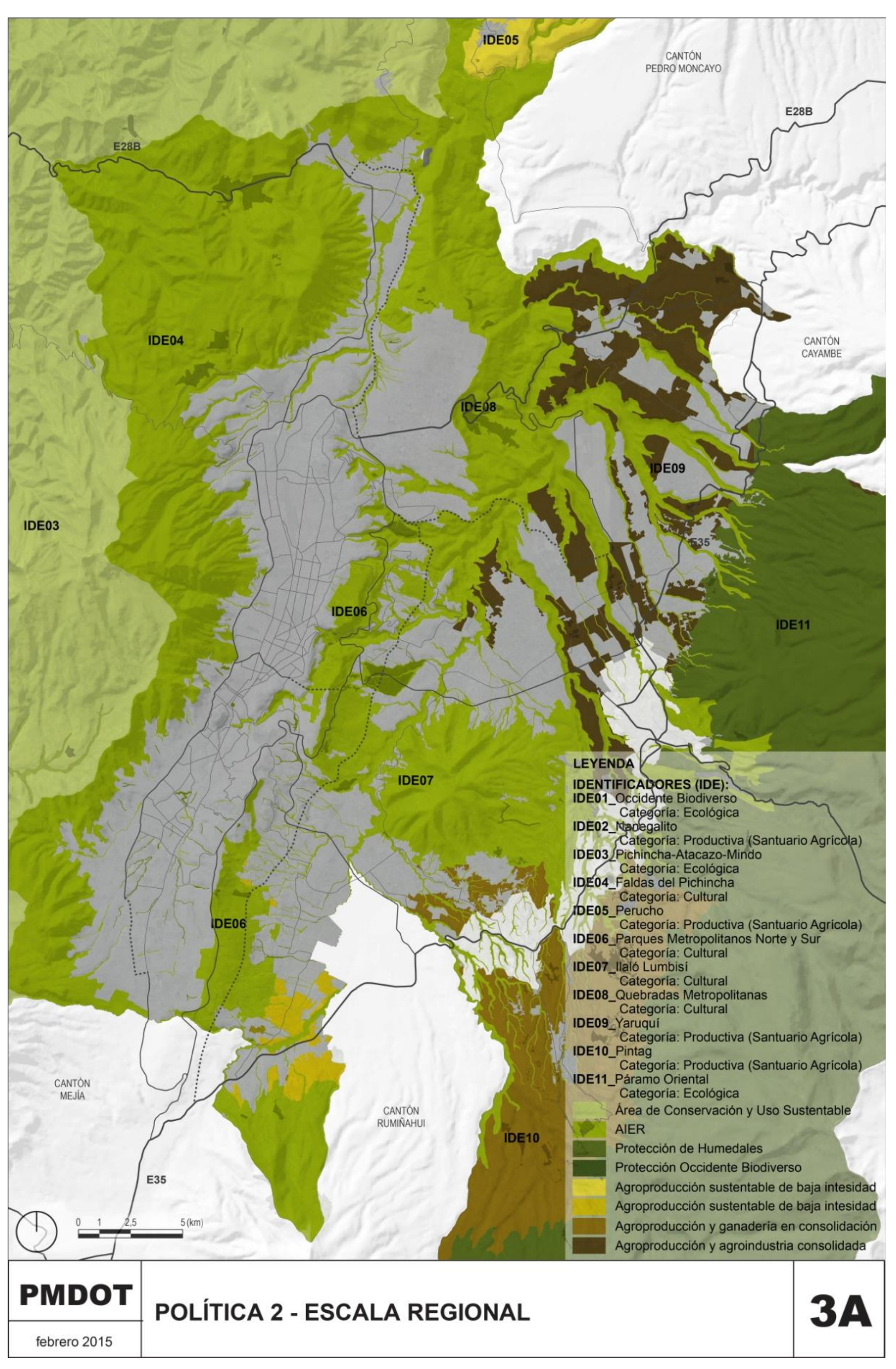
POLÍTICA 2 - ESCALA REGIONAL mapa del área metropolitana

Demarcación de límites precisos entre el territorio urbano consolidado, el territorio que presenta algún grado de protección ecológica, y el territorio que no pertenece a ninguna de estas dos condiciones, en favor de una articulación coherente con las necesidades de los sistemas urbanos, los sistemas productivos y los sistemas ecológicos que se despliegan sobre el territorio.



POLÍTICA 2 - ESCALA REGIONAL mapa del área de mayor consolidación urbana

Demarcación de límites precisos entre el territorio urbano consolidado, el territorio que presenta algún grado de protección ecológica, y el territorio que no pertenece a ninguna de estas dos condiciones, en favor de una articulación coherente con las necesidades de los sistemas urbanos, los sistemas productivos y los sistemas ecológicos que se despliegan sobre el territorio.



POLÍTICA 3 - ESCALA METROPOLITANA

3 A. Densificación del territorio urbanizado, y constitución de una estructura de centralidades productivas que favorezcan un urbanismo dinámico, compacto y multinodal.

Situación a la que se orienta esta política

La expansión de Quito en la meseta superior y los valles bajos ha sido resultado mayormente de procesos espontáneos de ocupación. Esta falta de contención territorial de la expansión del espacio urbanizado y la falta de coordinación entre sistemas urbanos y sistemas ecológicos, ha causado gran depredación del recurso suelo y deterioro del paisaje natural y presión del suelo agrícola sobre espacios de protección ecológica. Territorios difícilmente recuperables.

Al densificar el espacio urbano ya consolidado, y la creación de centralidades dinámicas, con identidad metropolitana, la ciudad crecerá de forma interna generando un urbanismo dinámico, peatonal y atractivo, esto dará un paro al continuo abandono urbano en busca de nuevas tierras rurales, condición crónica en la ciudad.

Síntesis de la situación
01. Falta de coordinación entre sistemas urbanos y sistemas ecológicos
02. Depredación del recurso suelo y deterioro del paisaje natural
03. Estructura territorial resultante de procesos espontáneos de ocupación
04. Falta de contención territorial de la expansión del espacio urbanizado
05. Presión del suelo agrícola sobre espacios de protección ecológica

Objetivo 3.A
Constituir un sistema de centralidades metropolitanas de alta capacidad productiva que vertebren el tejido empresarial del DMQ.

Indicador 3.A.1	Meta de resultado 3.A.1
Número de actividades urbanas por centralidad.	2017: Se ha iniciado el proceso de densificación y aumento de la diversidad de actividades con base en un Plan estratégico consensuado con actores claves del territorio.
	2019: Se ha aumentado en un 10 % el índice de la diversidad de sectores de actividad de las empresas establecidas, en las zonas de centralidades metropolitanas de consolidación prioritaria.
	2022: Se ha aumentado en un 20 % el índice de la diversidad de sectores de actividad de las empresas establecidas, en las zonas de centralidades metropolitanas de consolidación prioritaria.
	2025: Se ha aumentado en un 30 % el índice de la diversidad de sectores de actividad de las empresas establecidas, en las zonas de centralidades metropolitanas de consolidación prioritaria.

Porcentaje de empresas dedicadas a actividades del conocimientos y tecnología vinculados con al campo empresarial	2017: Se ha incrementado en un 10% el número de empresas que dedican su actividad al conocimiento y la tecnología sobre procesos productivos urbanos, en relación con el año base de 2015-
	2019: Se ha incrementado en un 20% el número de empresas que dedican su actividad al conocimiento y la tecnología sobre procesos productivos urbanos, en relación con el año base de 2015-
	2022: Se ha incrementado en un 30% el número de empresas que dedican su actividad al conocimiento y la tecnología sobre procesos productivos urbanos, en relación con el año base de 2015-
Usos y ocupación del suelo	2025: Se ha incrementado en un 40% el número de empresas que dedican su actividad al conocimiento y la tecnología sobre procesos productivos urbanos, en relación con el año base de 2015-

Lineamientos estratégicos:

1. Se ha obtenido data base de calidad acerca la diversidad de sectores de actividad de las personas jurídicas establecidas por unidad de superficie en las zonas de centralidad metropolitana
2. Se ha obtenido data base de calidad acerca de las personas jurídicas dedicadas a actividades densas en conocimiento por unidad de superficie en las zonas de centralidad metropolitana.
3. Consolidación de centralidades urbanas en orden a un criterio de prioridad establecido por la unidad de planificación estratégica.
4. Diversidad programática de las áreas de centralidad

Objetivo 3.B

Ordenar y mejorar la calidad de las infraestructuras en las zonas de consolidación de centralidades.

Indicador 3.B.1	Meta de resultado 3.B.1
Porcentajes de áreas de influencia de las centralidades priorizadas con servicios del sistema Integral de Transporte Público.	2017: Las centralidades determinadas como de desarrollo prioritario cuentan en un 20% de su área con acceso al Sistema Integral de Transporte Público.
	2019: Las centralidades determinadas como de desarrollo prioritario cuentan en un 50 % de su área con acceso al Sistema Integral de Transporte Público interzonal.
	2022: Las centralidades determinadas como de desarrollo prioritario cuentan en un 75 % de su área con acceso al Sistema Integral de Transporte Público.
	2025: Las centralidades determinadas como de desarrollo prioritario cuentan en un 100 % de su área con acceso al Sistema Integral de Transporte Público

Porcentaje de la red de galerías de servicios infraestructurales.	2017: Las centralidades urbanas cuentan con los servicios de infraestructura en al menos el 40% de su área de influencia.
	2019: Las centralidades urbanas cuentan con los servicios de infraestructura en al menos el 60% de su área de influencia.
	2022: Las centralidades urbanas cuentan con los servicios de infraestructura en al menos el 80% de su área de influencia.
	2025: Las centralidades urbanas cuentan con los servicios de infraestructura en al menos el 100 % de su área de influencia.

Lineamientos estratégicos:

1. Se ha obtenido data base de calidad acerca de la superficie de infraestructura vial del DMQ de dedicación exclusiva para transporte público y/o alternativo

2. Se cuenta con un estudio de valoración de impacto y coste económico de los corredores viales con potencialidad para integrarse en una nueva red de galerías de servicios infraestructurales que mejoren los servicios urbanos. (En anuencia con los proyectos de movilidad)

3. Programa de dotación de servicios de transporte, vial y de servicios infraestructurales con alcance de 10 años.

Objetivo 3.C

Densificar el uso y ocupación del suelo distrital – mancha urbana – hasta niveles de eficiencia para alojar a la nueva población.

Indicador 3.C.1	Meta de resultado 3.C.1
Densidad bruta Población total sobre área urbana bruta	2019: La densidad bruta del área urbana ha alcanzado una densidad promedio de 46 habitantes por Ha.
	2025: La densidad bruta del área urbana ha alcanzado una densidad promedio de 53 habitantes por Ha.

Líneas de acción estratégica.

1. Fortalecer el proceso de consolidación de las centralidades territoriales con base en la creación de incentivos, dotación de servicios de calidad y fomento de la inversión pública y privada, en concordancia con los procesos de desarrollo productivo.
2. Promoción de nuevas zonas, por parte del gobierno distrital, que cuenten con nuevas opciones y factores de atracción que mantenga un ambiente de competencia.

TERRITORIALIZACIÓN

Se caracterizan por el tipo de actividad que se realiza dentro de las mismas. Centralidades productivas de distinto tipo, con temáticas reconocibles dentro de todo el Distrito. Las centralidades urbanas se categorizan en: empresarial y tecnológica, turística, comercial, recreativa, industrial. La categorización no busca zonificar la ciudad; se busca fortalecer actividades existentes y potenciar usos complementarios. Esta escala de centralidad se encuentra servida por centralidades de menor escala.

Centralidades (CEN):

CEN01_ Mitad del Mundo

Carácter primario: Turístico
Carácter secundario: Residencial
Proyecto emblemático: Cultural
Uso de suelo: Múltiple-Residencial
Área: 248.81 ha

CEN02_ Calderón

Carácter primario: Industrial
Carácter secundario: Residencial
Proyecto emblemático: Cultural
Uso de suelo: Múltiple-Residencial
Área: 795.94 ha

CEN03_ Bicentenario

Carácter primario: Recreativo
Carácter secundario: Cultural/Residencial
Proyecto emblemático: Desarrollo urbano y Parque Bicentenario
Uso de suelo: Múltiple-Recreativo-Residencial
Área: 368.78 ha

CEN04_ La Carolina

Carácter primario: Empresarial
Carácter secundario: Recreativo
Proyecto emblemático: Rehabilitación Parque La Carolina
Uso de suelo: Múltiple
Área: 455.85 ha

CEN05_ La Mariscal

Carácter primario: Recreativo
Carácter secundario: Administrativo
Proyecto emblemático: Espacio Público
Uso de suelo: Múltiple
Área: 185.79 ha

CEN06_ Centro Histórico

Carácter primario: Turístico
Carácter secundario: Comercial
Proyecto emblemático: Archivo Nacional
Uso de suelo: Múltiple
Área: 381.22 ha

CEN07_ El Recreo

Carácter primario: Comercial
Carácter secundario: Residencial
Proyecto emblemático: Corredor Comercial Avenida La Maldonado
Uso de suelo: Múltiple - Residencial
Área: 109.57 ha

CEN08_ Quitumbe

Carácter primario: Industrial
Carácter secundario: Residencial
Proyecto: Biblioteca Nacional
Uso de suelo: Industrial-Múltiple-Residencial
Área: 431.93 ha

CEN09_ Cumbayá

Carácter primario: Recreativo
Carácter secundario: Residencial

Proyecto emblemático: (Por decidir)
Uso de suelo: Múltiple-Residencial
Área: 105.06 ha

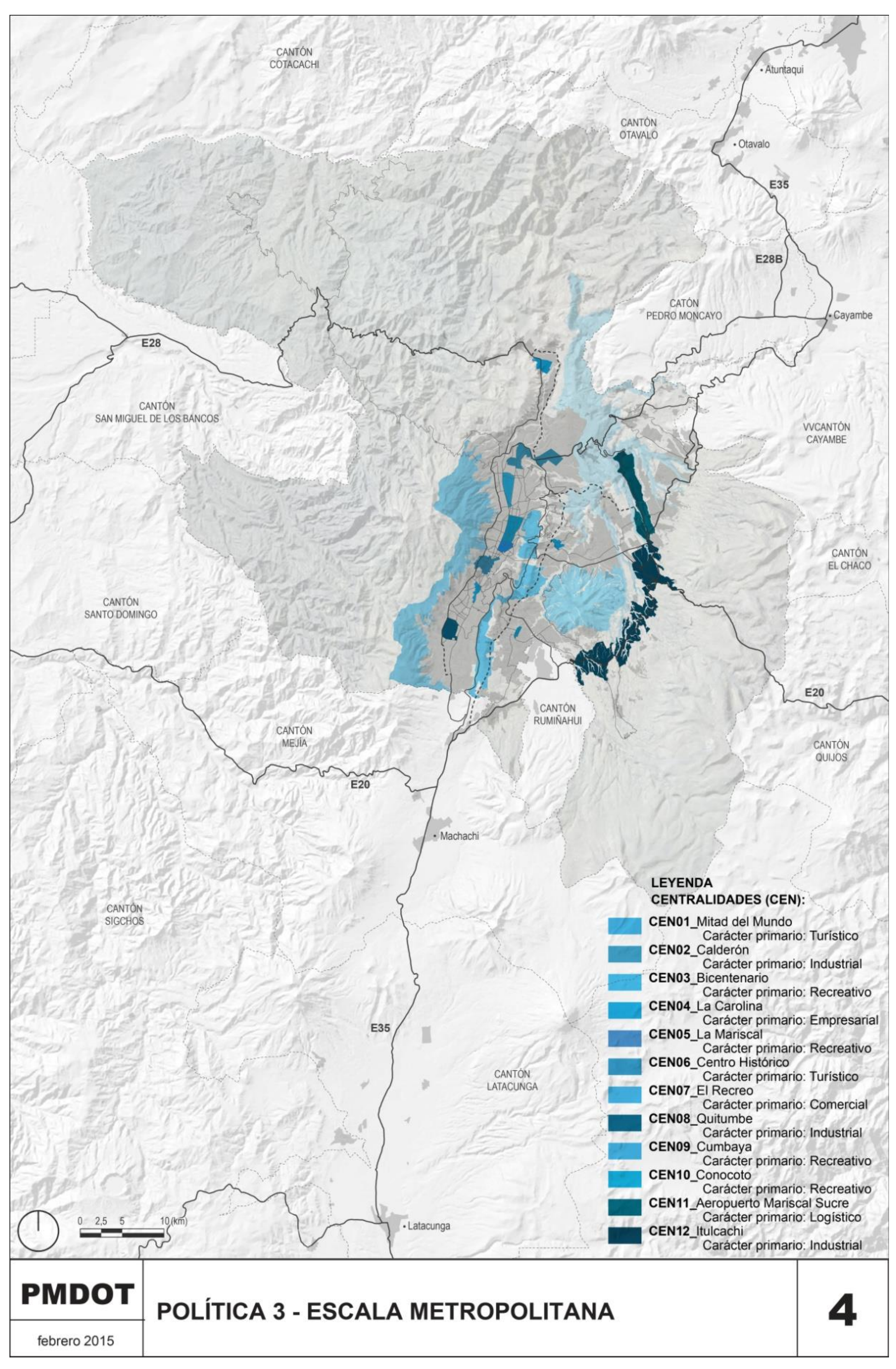
CEN10_ Aeropuerto Mariscal Sucre

Carácter primario: Logístico
Carácter secundario: Tecnológico
Proyecto emblemático: Desarrollo urbano y parque tecnológico
Uso de suelo: Equipamiento
Área: 1,868.5 ha

CEN11_ Itulcachi

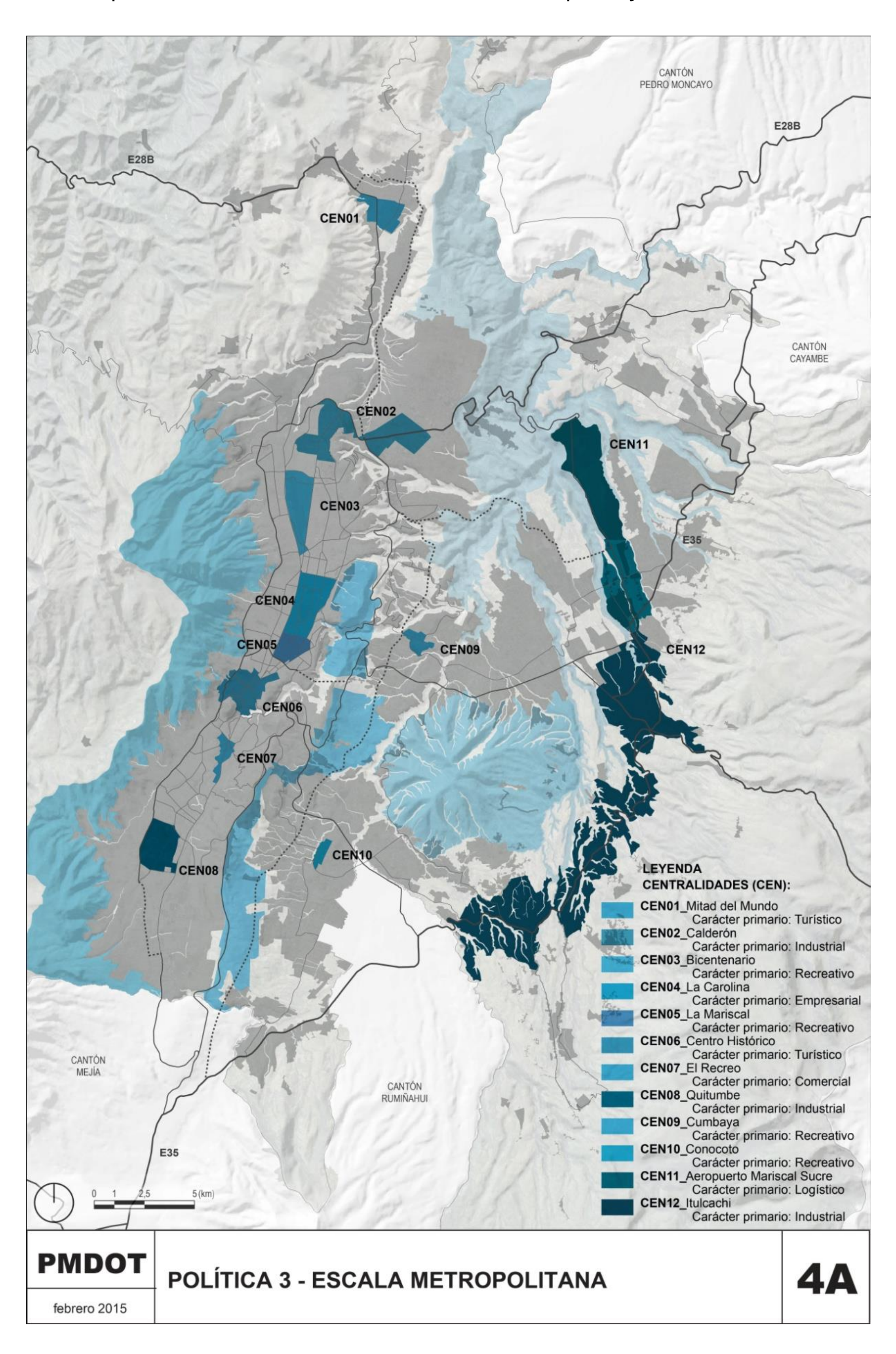
Carácter primario: Industrial
Carácter secundario: Agrícola
Proyecto emblemático: (Por decidir)
Uso de suelo: Industrial-Agrícola-Residencial
Área: 5,299.73 ha

Densificación del territorio urbanizado, y constitución de una estructura de centralidades productivas que favorezcan un urbanismo dinámico, compacto y multimodal.



POLÍTICA 3 - ESCALA METROPOLITANA Mapa del área de mayor consolidación urbana

Densificación del territorio urbanizado, y constitución de una estructura de centralidades productivas que favorezcan un urbanismo dinámico, compacto y multimodal.



3. B. Políticas para el centro histórico

El enfoque integral que orientará las intervenciones en el Centro Histórico de Quito, de aquí en adelante CHQ, está contenido en este conjunto de políticas, objetivos y líneas estratégicas de acción. El formato se aparta del que se ha utilizado para los demás componentes del Plan pero su contenido mantiene como en todos ellos su carácter estratégico y de obligatorio cumplimiento. Es importante señalar que las disposiciones que aquí se presentan se basan en los siguientes principios rectores:

- La concreción de **derechos culturales** que tiene que ver con el libre acceso y disfrute de la comunidad de su patrimonio cultural que complementan a los derechos de tercera generación conocidos como de “bien estar”: vivienda, salud, educación, ambiente sano
- **La Cultura como el cuarto pilar del desarrollo y como base para el desarrollo integral del ser humano,** que permita la superación de la pobreza y la desigualdad, el Diálogo intercultural, la protección y la difusión del patrimonio cultural y natural, material e inmaterial, y la cooperación.
- **La resiliencia** como medida de la magnitud de los disturbios que puede absorber un sistema para pasar de un equilibrio a otro, por lo que la gobernabilidad, el ordenamiento territorial, la conservación del patrimonio cultural, la economía, la creación de empleos y los valores identitarias que forman parte de un centro histórico, conceden los niveles de resiliencia urbana de este territorio. Las actividades económicas son sostenibles solamente si los ecosistemas que soporten la vida, y de los cuales son dependientes, tienen un adecuado nivel de resiliencia
- **Los centros históricos son centro de conflicto esencial en las operaciones urbanísticas de las ciudades**, son parte del debate urbano como modelo y referencia de habitabilidad, coherencia con el territorio y adaptación al medio en permanente evolución.

La problemática general

El núcleo fundacional de la ciudad presenta un escenario en el cual se entrecruzan y reproducen varios problemas de las urbes, uno de los de mayor relevancia es la pérdida de población residente, seguido por la falta de incentivos económicos y de oportunidades de desarrollo, además de la alta concentración de población vulnerable (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores) caracterizada por ser de escasos recursos, a la que hay que sumar aspectos de alta conflictividad como la movilidad, cuyos efectos negativos tienen que ver con la calidad ambiental y la inseguridad.

A los aspectos negativos enunciados y carencias funcionales, se deben que incorporar al menos dos aspectos de relevancia, uno que tiene que ver con su condición de patrimonio cultural de la nación y del mundo, cuyas normativas y requerimientos para mantener su condición y sus valores de excepcionalidad consagrados en su declaratoria, generan una obligatoriedad del Estado nacional y local para que su manejo y políticas, no solo garanticen su materialidad sino que las condiciones de vida y de seguridad sean las mejores. El otro factor tiene que ver con la gestión y su modelo que lleva a una atomización de funciones, competencias y responsabilidades.

Problemas Específicos-
Para entender la problemática anotada y su verdadera dimensión, se han escogido algunos indicadores estadísticos y numéricos de lo enunciado.

1.- El despoblamiento:

El Centro Histórico de Quito, según datos del INEC, en las últimas décadas registra una preocupante disminución poblacional, de una población de 58.300 habitantes registrada en 1990, a 40.587 habitantes en el 2010, con una proyección para el 2014 de 36.610 habitantes, cuyo decrecimiento es del 2.5 por ciento.

2.- Alta conflictividad en movilidad

Como se indicó, la gran concentración de funciones y actividades de esta gran centralidad hace que la concentración diaria de población flotante sea aproximadamente de 500.000 personas.

La trama urbana del Centro Histórico, definida en damero con calles estrechas, resulta insuficiente para la presión y cantidad de vehículos y transporte que utilizan el sector para el cruce y conectividad norte sur, sur norte, pues el 45 % de viajes diarios motorizados atraviesan el CHQ.

3.- Insuficiente Desarrollo Económico

El Centro Histórico, presenta una alta concentración de actividades terciarias y una pérdida paulatina de economía local y popular. El costo de alquiler para el comercio hacia la calle es elevado, con una tendencia creciente a usar inmuebles para bodegas vinculado a actividades comerciales. Las actividades comerciales marcan horarios reducidos a los laborables afectando así a las dinámicas del lugar sobre todo en horarios nocturnos con la sensación de abandono.

4.- Baja rentabilidad social y concentración de población vulnerable (niñez, personas con discapacidad, estudiantes, adultos mayores)

El centro histórico es el destino de un alto porcentaje de población emigrante de clase media y baja, que concentra población indígena si la relacionamos con el resto de la ciudad. Generalmente la población foránea que viene a vivir temporalmente en el centro, no se identifica con el lugar y cuya falta de apropiación, produce alteraciones en el tejido social

5.- Atomización de competencias

En el CHQ, se presenta la superposición de entidades sobre un mismo ámbito geográfico, generando en ciertas ocasiones una duplicación de recursos para un mismo fin sin una planificación coordinada, con realización de proyectos dispersos y sin sostenibilidad.

Vulnerabilidad de las áreas de amortiguamiento

Al igual que el centro histórico de la ciudad, las áreas históricas determinadas en las parroquias urbanas presentan similares problemáticas tales como: el deterioro del espacio público y construido, contaminación ambiental, falta der apropiación del sector y problemas de congestionamiento.

Vulnerabilidad del patrimonio cultural en parroquias

Al encontrarse en sitios distantes de control y manejo, son lugares más vulnerables en la perdida de patrimonio cultural, patrimonio natural y de identidad.

Las inversiones inconsultas y particularizadas en espacio público y edificado realizadas en zonas patrimoniales rurales, pueden afectar en la identidad, los valores patrimoniales y el tejido social.

Para abordar la solución de estos problemas y aprovechar las potencialidades que son propias del CHQ se propone el siguiente conjunto de políticas, objetivos y líneas de acción estratégicas

Política CH-1.

El patrimonio cultural para el desarrollo, vinculado con el concepto de Desarrollo sustentable, basado en que las iniciativas de intervención y conservación que se desarrollen en el Centro Histórico de Quito sean duraderas y que sus valores universales, perduren en el tiempo y satisfagan las necesidades presentes sin perjudicar a las generaciones futuras.

Esto implica que las **a**cciones a realizarse exigen que los esfuerzos no solo sean atendidos en la funcionalidad; sino que el significado, el sentido de identidad-También demanda que las pautas de convivencia y de cohesión social estén presentes y consideren los múltiples intereses y conflictos provenientes de los actores sociales, por el uso del espacio público, la dimensión simbólica que tiene esta centralidad en la que se evidencia las identidades múltiples, y socio culturales de la sociedad ecuatoriana.

Objetivos:

- Enlazar la valoración espacial y urbanística del centro histórico con la conservación de los bienes culturales que conforman el patrimonio cultural del distrito metropolitano y de la ciudad.
- Incorporar el patrimonio cultural y natural en el territorio como factor de desarrollo local: en lo económico, en lo social, cultural y ambiental

Líneas:

- Relacionar la calidad de vida desde el patrimonio cultural como la posibilidad de desarrollo que incluye derechos tan diversos como: privacidad, belleza, movilidad, lengua y culturas propias, acceso fácil a la administración, disfrute y acceso a su patrimonio, etc.
- El derecho al medio ambiente que incluya la perspectiva de calidad de vida en la que el Patrimonio cultural esté protegido y garantizado su uso social
- la determinación de: ocupación racional del suelo, la capacidad de carga que tiene el parque construido en los ch, la racionalización del transporte de personas y mercancías, la mejora del confort urbano, los niveles aceptables de energía y de calidad ambiental.
- consolidar un proyecto urbano ecológico y metabólico integrado en términos medioambientales .La gestión del agua, la dimensión agrícola del suelo urbano del ch y de las áreas Históricas del distrito, presente en las huertas, en el verde urbano que no sólo sean para el esparcimiento o diversión de los ciudadanos, sino que la biodiversidad aporte al equilibrio energético y ecológico de la ciudad.

Política CH-2.

El CHQ y los niveles de resiliencia. Entendida como la capacidad de un ecosistema para soportar de mejor manera una perturbación específica. Está directamente relacionada con la riqueza de sus bienes (diversidad y funciones) y el traslado de las funciones ecosistémicas: sub sistema cultural, social, económico, tecnológico, ambiental.

Objetivo:

Fortalecer la capacidad del CHQ para absorber perturbaciones, sin alterar significativamente sus características de estructura, de funcionalidad, de conservación de valores universales; pudiendo regresar a su estado original una vez que la perturbación ha terminado.

Líneas:

- Conocer la exposición al riesgo y amenazas antrópicas que afectan a la diversidad del ch (la reducciones de la diversidad: pérdida de población, perdida de elementos, valores del patrimonio mundial), considerados amenazas al sistema que afecta a las condiciones y niveles de resiliencia.
- Conocer la exposición al riesgo y desastres naturales al que está sometido el ch tanto en ocurrencia como en efectos
- Generar la gestión de riesgos que contemple:
  - Los impactos de los desastres en relación a la vulnerabilidad física y constructiva de los bienes y servicios que presta el patrimonio cultural y los de la población relacionada con la pobreza, marginación, género, y pertenencia étnica.
  - Determinar los niveles aceptables de funcionamiento de las estructuras que conforman el patrimonio cultural.
  - Desarrollar acciones de prevención que estén íntimamente vinculadas a la eliminación de las restricciones que impiden reducir la vulnerabilidad a grandes sectores de la población
  - Incorporar en las políticas de desarrollo la gestión del riesgo y la prevención, aplicadas al centro histórico y a la conservación del patrimonio cultural.
- Propender a que el reciclaje y la reutilización, la reversibilidad y la coherencia tecnológica en las intervenciones sean generalizadas así como la valoración del coste energético que se deriva del proceso constructivo.
- Recuperar de las arquitecturas domésticas, anónimas, la trama y la traza elementos esenciales de la estructura física de la ciudad.
- Incorporar los conceptos de eficiencia urbana, su perfectibilidad y su resiliencia.

Política CH-3.

La conservación de los valores universales existentes en el CHQ. La diversidad cultural es la dimensión fundamental para comprender la verdadera importancia de un lugar. Los centros históricos y las zonas urbanas son fruto de largos procesos que reflejan las características y las diversidades culturales propias de quienes han construido, edificado y vivido en ellas.

Objetivos:
- Salvaguardar la calidad y valores determinados en la declaratoria de patrimonio mundial,
- Proteger su material esencial, y asegurar su integridad para el uso y disfrute de las generaciones futuras.

  Líneas:
- **La TUTELA**: actividades dirigidas a reconocer, conservar y proteger los bienes culturales y ambientales.
- **La VALORIZACIÓN**: actividades dirigidas a mejorar las condiciones, el conocimiento y la conservación de los bienes culturales y ambientales que acrecienten su fruición[14]
- Incorporar el enfoque integrado y sistemático de salvaguardia del patrimonio cultural material e inmaterial, (interdependencia y diferencias entre ambos).
- Conjugar la conservación del patrimonio histórico con nuevos desarrollos considerando el lugar, el perfil de la ciudad, los ejes visuales, las líneas y tipos de edificios, los espacios abiertos, la topografía, la vegetación y todas las infraestructuras, incluso las de menor tamaño
- Conservar la permanencia de los vacíos urbanos, elementos fundamental para comprender la relación del ch con el territorio, el medioambiente y el metabolismo de esta zona de la ciudad, incluye las calles, las plazas y los claustros. En esta relación están muchas de las

[14] Fruición: Goce muy vivo en el bien que alguien posee. Complacencia, goce, Real Academia Española. Diccionario Usual.

características esenciales de la generación de Quito en la que se basa su valor universal como Patrimonio Mundial.

Política CH - 4

El CHQ como el lugar de las diferencias. El enfoque de la diversidad cultural es uno de los componentes esenciales de concepción del desarrollo y las medidas deben ir encaminadas a afrontar las consecuencias sociales, económicas y culturales de la mundialización y las migraciones como fenómeno que viven las ciudades contemporáneas. Los ch son los lugares de la gobernabilidad y la cohesión social, en los que la diversidad en un factor de cohesión y de productividad social y económica.

Objetivo:
- Reconocer los valores asociativos que posee el chQ y las áreas históricas del DMQ para la gestión de procesos de inclusión y de desarrollo urbano (papel que desempeñan los estratos sociales y las identidades, los aspectos inmateriales conexos que influyen en el diseño y producción del paisaje urbano histórico).
- Consolidar ciudadanía organizada y autónoma, que solucione pacíficamente conflictos y sepa convivir en la diferencia

Líneas:
- Establecer bases para que la ciudad y el gobierno local se comprometan con el desarrollo cultural en derechos humanos, diversidad cultural, sostenibilidad, democracia participativa y generación de condiciones para construir la paz.
- Profundizar los lazos de integración entre barrios del ch, las parroquias urbanas y rurales, centros históricos del país y otros países, para propiciar el diálogo intercultural

Política CH-5

El CHQ como lugar propicio para la residencia, la habitabilidad tiene coherencia directa con el territorio y muestra como en el desarrollo histórico de la ciudad se ha ido adaptando al medio y continúa en permanente evolución.

Objetivo:
Proteger el patrimonio histórico y cultural del distrito metropolitano como una estrategia de valoración de las localidades que mejore la habitabilidad y la calidad de vida de sus ocupantes y usuarios.

Líneas:
- recuperación del patrimonio urbano basada en la interrelación de las políticas sectoriales de: generación de vivienda, de empleo, de ahorro de energía, de medioambiente, de educación, y cultura…,
- Evitar la elitización de las zonas en que se interviene al igual que de los procesos de expulsión de población (gentrificación).
- Generar posibilidades de inversión privada para la generación de vivienda que use los inmuebles abandonados
- reutilización de las estructuras existentes como soporte de la habitabilidad y de la función residencial, que incluye los aspectos de infraestructura sanitaria, electricidad, agua potable, es decir todas las condiciones medioambientales y de paisaje.
- Mejorar las condiciones de habitabilidad de la ciudad histórica vinculadas con la renovación y mejora de las infraestructuras urbanas, obsoletas e insuficientes.

- Dotar de nuevas infraestructuras complementarias a las existentes, que permitan a los habitantes de las viviendas el acceso a nuevos servicios de energía y/o tecnología de la comunicación.
- Recuperar y poner en valor la eficiencia urbana que poseen las estructuras del CHQ y las de las áreas históricas del DMQ, demostrada en el tiempo y que guardan como secreto su conservación.

Política CH-6

El patrimonio cultural y la creatividad cultural (creatividad y las industrias culturales)
La cultura, el patrimonio cultural, la identidad son valores asociados al territorio y sus productos, bienes y servicios son factores privilegiados de competitividad local, regional y en el caso del CHQ como patrimonio mundial, es planetario. La posibilidad de generar economía basada en conocimiento, por incremento sustantivo de producción científica en cantidad y calidad, que permita el desarrollo tecnológico, la producción y el marketing de bienes de consumo

Objetivo:

- Incorporar en la planificación el concepto de "economía creativa", que proviene del sector vinculado a los ámbitos artísticos y culturales
- generar trabajo y mejorar oportunidad de desarrollo económico en torno a las artes, las tecnologías y la innovación en general.
- Contribuir al desarrollo económico sostenido, y al progreso tecnológico

Líneas:

- La preservación del patrimonio cultural como medio para el fomento de la creatividad y lo tecnológico, aprovechando las prácticas y saberes acumulados que aporten innovación y conocimiento.
- Articulación de los procesos de recuperación del centro histórico, con la economía creativa y las tecnologías de información y comunicación
- Potenciar los Bienes culturales y naturales existentes en el centro histórico y las áreas históricas del distrito, aprovechando los beneficios de la mundialización y paliando las consecuencias negativas.
- Propiciar la competitividad y visibilidad del ch en el escenario global
- la creación de nuevos puestos de trabajo asociados a las actividades y oportunidades de mercado en sectores muy diversos, no sólo relacionados con el turismo.

Política CH-7

La gestión participativa como parte del proceso de construcción del ordenamiento del territorio, que se relacione con lo cotidiano y este próxima a los ciudadanos,

Objetivo:

- Generar espacios para la construcción de la democracia participativa y de pertenencia y de diferencias en los proceso de ensamblaje social.
- Asegurar la tutela y fruición del patrimonio cultural

Líneas:

- Construcción conjunta y permanente entre los miembros y habitantes de los barrios del chq sobre el presente y futuro del CHQ, su patrimonio cultural y los del distrito metropolitano.

- Definición de la gobernanza sobre el territorio del CHQ y de las áreas Históricas del DMQ, y su relación con lo supranacional y nacional, que no solo cuente con una estructura organizativa fuerte, con suficientes recursos financieros, recursos humanos y materiales acciones, sino que tenga la capacidad para conciliar intereses y conflictos de los actores sociales, sobre uso del espacio público, conozca la dimensión simbólica, el trabajo con las identidades múltiples, y socio culturales.
- imbricación entre las políticas ambientales y urbanísticas con las culturales, las de patrimonio cultural y las demás políticas públicas sociales, económicas, educativas (Art. 10.Agenda 21 de la cultura).
- Generar procesos de veeduría social y comunitaria como la creación de estructuras de participación social implantados en otras ciudades p ej. los Presupuesto Participativo en Porto Alegre (Brasil), la Oficina General de Participación Vecinal Lima. O el Proyecto '¿cómo vamos?', de iniciativa popular y carácter local, que realiza la evaluación continua de los cambios con indicadores sobre la calidad de vida en Cartagena de Indias.
- Generación de un Sistema de Información Patrimonial de Quito y las áreas históricas del distrito metropolitano, que cuente con tecnologías de gestión documental e información geo espacial (Sistema de Información Geográfica aplicada a la gestión y manejo de una Ciudad Patrimonio Mundial), que permita la gestión de los programas de mantenimiento de edificios y viviendas, rehabilitación energética y renovación de infraestructuras.

POLÍTICA 4 - ESCALA ZONAL

Constitución de una estructura multinodal de subcentralidades urbanas de equipamientos que favorezcan la densificación del tejido urbano existente y garanticen el acceso a servicios en todo el territorio urbanizado.

Situación a la que está orientada la política.

El Tejido urbano del DMQ es caracterizado por ser extremadamente expansivo, disperso y poroso, algo que ha causado la existencia de una gran cantidad de vacíos urbanos poco utilizados. Esta realidad contradice la lógica de compactación que una ciudad asentada en una geografía tan compleja como la de los Andes debería tener.

Igualmente, la condición dispersa y porosa de la ciudad ha generado una ausencia de un sistema de centralidades multinodal y multifuncional y una ausencia de estructura integrada de espacio público y áreas verdes al igual que desigualdad en distribución territorial de espacios públicos de calidad. Varios de los servicios, equipamientos, y accesos a espacios públicos se han posicionado en los que se llama el Híper Centro, dejando al resto del territorio íngrimo y desabastecido.

Con un análisis profundo de utilización del espacio baldío, la ciudad no solo puede generar sub centralidades abastecedoras de equipamientos y espacios públicos, sino que podrá generar un urbanismo policéntrico, que minimice largos desplazamientos y promover la densificación en espacios urbanos poco estructurados.

Síntesis de la situación.
01. Tejido urbano extremadamente expansivo, disperso y poroso
02. Ausencia de un sistema de centralidades multinodal y multifuncional
03. Desigualdad en distribución territorial de espacios públicos de calidad
04. Falta generalizada de espacio público de calidad
05. Existencia de una gran cantidad de vacío urbano poco utilizado
06. Ausencia de estructura integrada de espacio público y áreas verdes

Objetivo 4.A

Constituir un sistema de subcentralidades de equipamientos de servicios sociales accesible a la generalidad de las zonas urbanas del DMQ.

Indicador 4.A.1	Meta de resultado 4.A.1
Porcentaje de población a una distancia de recorrido menor a 30 minutos a pie y para personas con discapacitadas a equipamientos de carácter zonal.	2017: Se verifica un incremento de al menos el 5 % de la población asentada en el territorio que tiene los servicios zonales a menos de 30 minutos de recorrido a pie.
	2019: Se verifica un incremento de al menos el 10 % de la población asentada en el territorio que tiene los servicios zonales a menos de 30 minutos de recorrido a pie.
	2022: Se verifica un incremento de al menos el 25 % de la población asentada en el territorio que tiene los servicios zonales a menos de 30 minutos de recorrido a pie.
	2025: Se verifica un incremento de al menos el 50 % de la población asentada en el territorio que tiene los servicios zonales a menos de 30 minutos de recorrido a pie.
Porcentaje de superficie construida dedicada a equipamientos de carácter zonal en el territorio respecto del total requerido	2017: Se ha aumentado en 5% en promedio, la cantidad de superficie construida dedicada a equipamientos de carácter zonal en todas las subcentralidades priorizadas en relación con el año base 2015.
	2019: Se ha aumentado en 15% en promedio, la cantidad de superficie construida dedicada a equipamientos de carácter zonal en todas las subcentralidades priorizadas en relación con el año base 2015.
	2022: Se ha aumentado en 25% en promedio, la cantidad de superficie construida dedicada a equipamientos de carácter zonal en todas las subcentralidades priorizadas en relación con el año base 2015.
	2025: Se ha aumentado en 40% en promedio, la cantidad de superficie construida dedicada a equipamientos de carácter zonal en todas las subcentralidades priorizadas en relación con el año base 2015.

Lineamientos estratégicos:

1. Se ha obtenido data base de calidad acerca de la cantidad de población que vive a una distancia mayor o igual a media hora a pie de equipamientos de servicios públicos zonales y la propuesta de construcción de nuevos equipamientos en una red de áreas de subcentralidades zonales
2. Se ha obtenido data base de calidad acerca de la superficie construida de equipamientos de carácter zonal existente y proyectado.
3. Consolidación de un sistema de equipamientos a escala zonal en todas las subcentralidades (En acuerdo con programas de Distrito y Circuitos del Gobierno Central)
4. Disposiciones y medidas de incentivos para que se limiten usos comerciales en el ámbito previsto por el sistema de las centralidades y subcentralidades.

Objetivo 4.B

Densificar y descongestionar el tejido urbano y redistribuir la población de acuerdo a criterios de seguridad.

Indicador 4.A.1	Meta de resultado 4.A.1
Número de viviendas de bajo costo	2017: : Se ha incrementado en al menos 5% el número de viviendas en las zonas de consolidación prioritaria en relación con el año base 2015
	2019: Se ha incrementado en al menos 10 % el número de viviendas en las zonas de consolidación prioritaria en relación con el año base 2015
	2022: : Se ha incrementado en al menos 15 % el número de viviendas en las zonas de consolidación prioritaria en relación con el año base 2015
	2025: Se ha incrementado en al menos 20 % el número de viviendas en las zonas de consolidación prioritaria en relación con el año base 2015
Compacidad corregida (volumen edificado (m3) / espacio público atenuante (m2))	2017: Se ha mejorado el dato de compacidad corregida del suelo urbano consolidado en un 5 %
	2019: Se ha mejorado el dato de compacidad corregida del suelo urbano consolidado en un 10%
	2022: Se ha mejorado el dato de compacidad corregida del suelo urbano consolidado en un 25%
	2025: Se ha mejorado el dato de compacidad corregida del suelo urbano consolidado en un 50%

Lineamientos estratégicos:

1. Aprobar una normativa y conjunto de incentivos orientados:
   - Al incremento de la densidad edificatoria
   - A la consolidación de espacios públicos y áreas verdes
   - Al realojamiento de la población asentada en áreas de riesgo
   - A la regeneración urbana orientada al desarrollo de inversiones inmobiliarias
2. Formular un estudio del DMQ para el conocimiento de la distribución, el estado y la tipología de las viviendas en el espacio metropolitano
3. Formular un estudio del DMQ para el conocimiento del volumen edificado y el espacio público atenuante por unidad de superficie de suelo urbano consolidado.
4. Definir Programas de nuevas viviendas de interés social como elementos de densificación zonal con base en acuerdos con el Ministerio a cargo de la vivienda y el desarrollo urbano.

TERRITORIALIZACIÓN

Las subcentralidades de equipamientos de escala zonal comparten una ambición común en el aumento de la densidad poblacional en los sectores más consolidados del área metropolitana, pero cada una de ellas está estrechamente vinculada con la realidad urbana específica de su dominio. Responden a especificidad del contexto urbano en que se ubican en la dimensión de lo territorial, en la oferta de servicios y equipamientos existentes y deseables, y en la caracterización social. Se constituyen como el centro principal de cada zona.

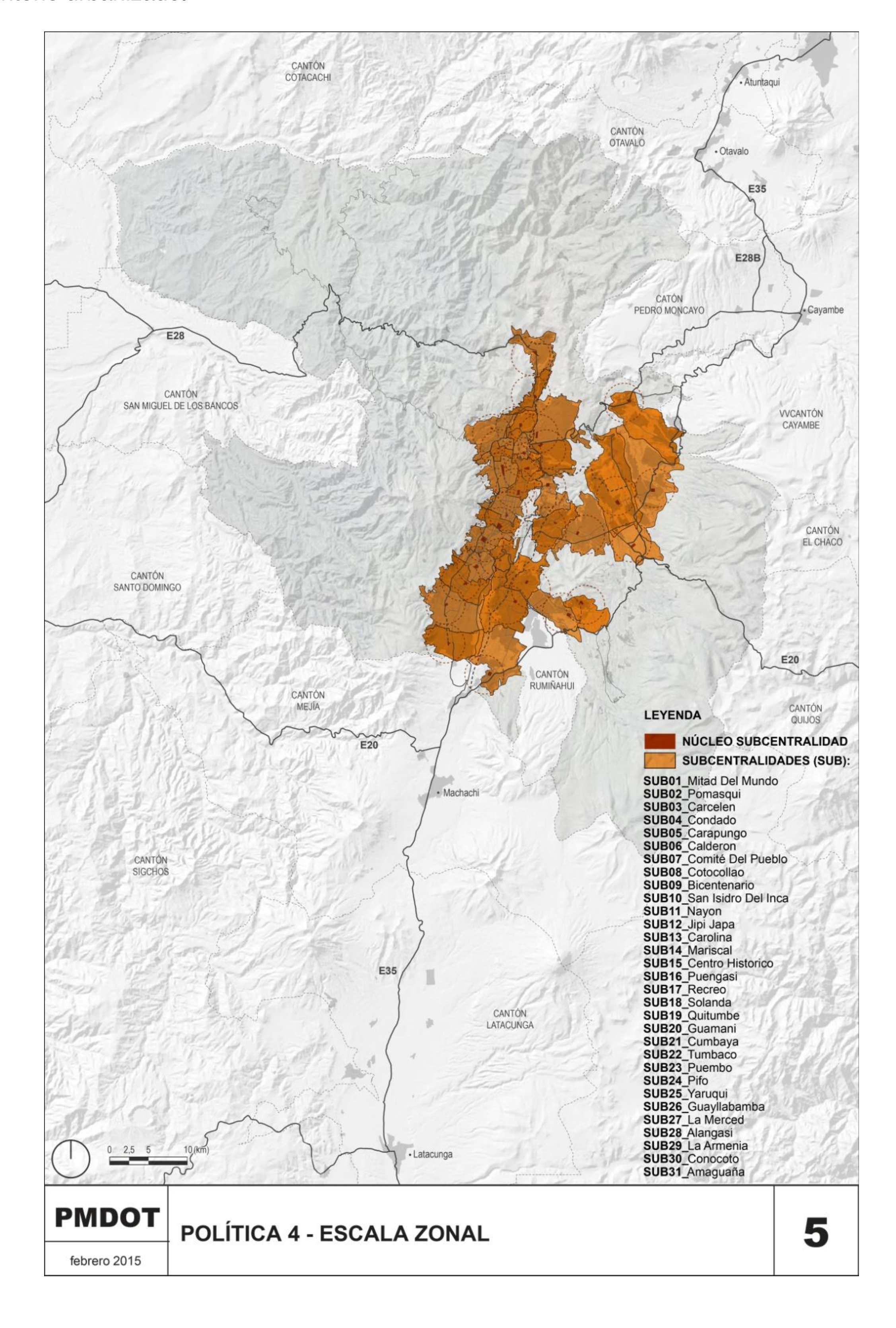
Tiene cada una de ellas un radio de influencia aproximado de 2500 metros, es decir, de unos 30 minutos caminando.

Subcentralidades (SUB):

SUB01_ Mitad Del Mundo
SUB02_ Pomasqui
SUB03_ Carcelén
SUB04_ Condado
SUB05_ Carapungo
SUB06_ Calderón
SUB07_ Comité Del Pueblo
SUB08_ Cotocollao
SUB09_ Bicentenario
SUB10_ San Isidro Del Inca
SUB11_ Nayón
SUB12_ Jipijapa
SUB13_ Carolina
SUB14_ Mariscal
SUB15_ Centro Histórico
SUB16_ Puengasí
SUB17_ Recreo
SUB18_ Solanda
SUB19_ Quitumbe
SUB20_ Guamaní
SUB21_ Cumbayá
SUB22_ Tumbaco
SUB23_ Puembo
SUB24_ Pifo
SUB25_ Yaruquí
SUB26_ Guayllabamba
SUB27_ La Merced
SUB28_ Alangasí
SUB29_ La Armenia
SUB30_ Conocoto
SUB31_ Amaguaña

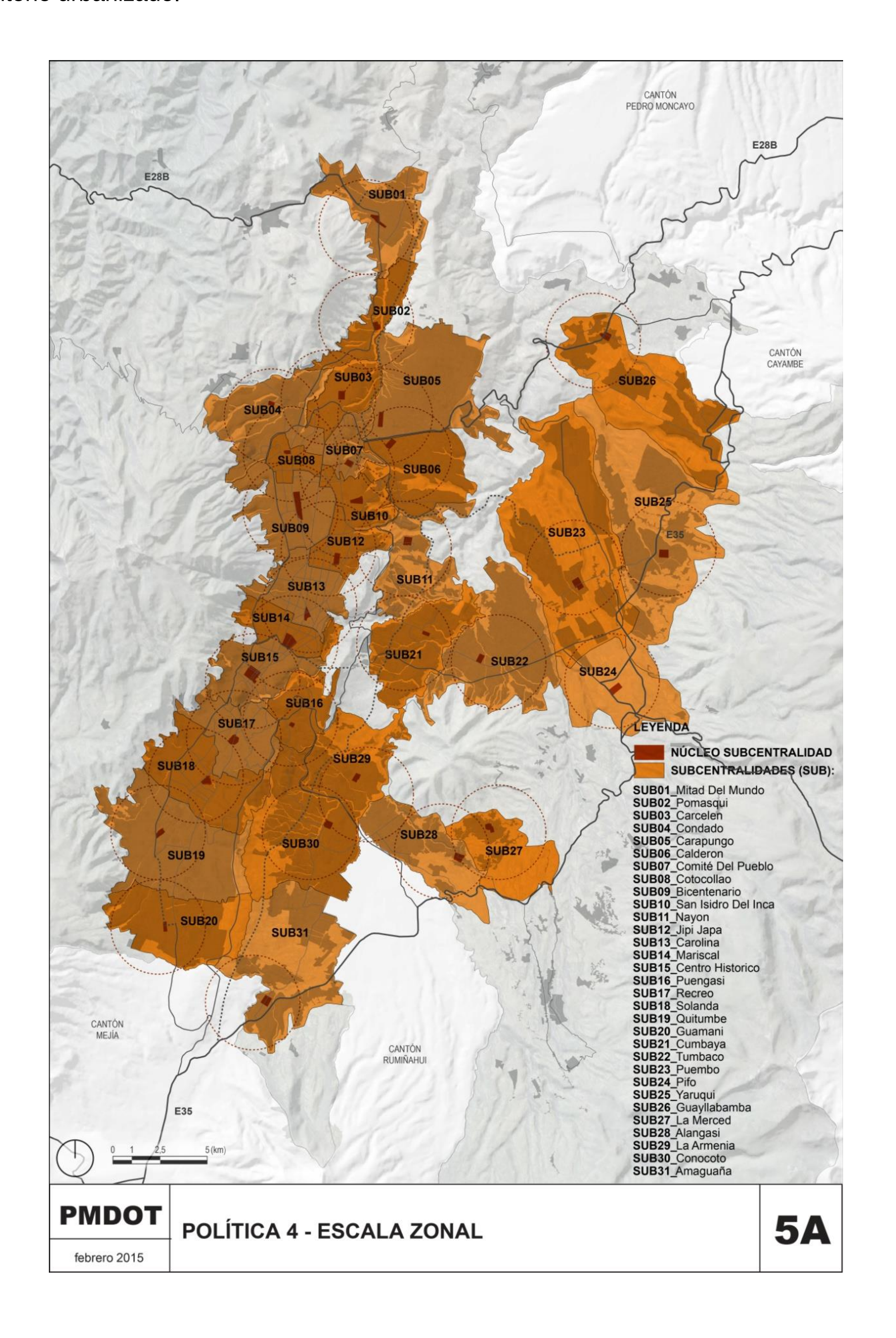
POLÍTICA 4 - ESCALA ZONAL mapa del área metropolitana

Constitución de una estructura multimodal de subcentralidades urbanas de equipamientos que favorezcan la densificación del tejido urbano existente y garanticen el acceso a servicios en todo el territorio urbanizado.



POLÍTICA 4 - ESCALA ZONAL mapa del área de mayor consolidación urbana

Constitución de una estructura multimodal de subcentralidades urbanas de equipamientos que favorezcan la densificación del tejido urbano existente y garanticen el acceso a servicios en todo el territorio urbanizado.



POLÍTICA 5 - ESCALA LOCAL

Incremento de la calidad de vida de los ciudadanos del DMQ a través de la mejora de calidad ambiental del paisaje urbano, de la vivienda deficitaria y la implementación de medidas que regeneren la construcción edificatoria y del espacio público.

Situación a la que se orienta esta política

Quito tiene un alto grado de contaminación visual en las áreas urbanas consolidadas, en los ejes principales, áreas naturales y especialmente en los asentamientos periféricos, esto ha generado una imagen urbana deteriorada y discontinua, afectando directamente en la calidad de vida de los ciudadanos.

Adicionalmente gran parte de los asentamientos urbanos en periferias de la ciudad tienen Condiciones de habitabilidad precaria e insalubre con baja calidad de la edificación e infraestructuras y con gran vulnerabilidad ante amenazas naturales.

Erradicar y movilizar la infravivienda es un gran reto que al ser logrado solucionará problemas de movilidad y expansión de infraestructuras a territorios difíciles de abastecer.

Esto igualmente mejorara en general de la imagen de la ciudad y su paisaje. De la misma forma el enfocar una mejora de la calidad visual en ejes principales de la ciudad potencializara el uso de espacios públicos ya existentes y el uso de transporte alternativo, alivianando congestiones vehiculares y desarrollando un urbanismo realmente cívico.

Síntesis de la situación
01. Alto grado de contaminación visual en las áreas urbanas
02. Imagen urbana deteriorada y discontinua en los ejes viales principales
03. Escasa consideración de la condición fisiográfica
04. Vulnerabilidad de la población ante amenazas naturales
05. Baja calidad de la edificación e infraestructuras en amplios sectores
06. Condiciones de habitabilidades precarias e insalubres

Objetivo 5.A

Constituir un sistema de nodos locales de servicios y equipamientos de carácter local y calidad para la ciudadanía.

Indicador 5.A.1	Meta de resultado 5.A.1
Porcentaje de actividades de proximidad	2017: Se ha llevado a cabo un proyecto piloto de dotación de servicios y equipamientos locales en tres áreas en proceso de consolidación, en las que se dota de elementos de equipamiento de proximidad.
	2019: Se ha aplicado los resultados del ejercicio piloto en el 25% del área de una centralidad de desarrollo prioritario.
	2022: Se ha aplicado los resultados del ejercicio piloto en el 50 % del área de una centralidad de desarrollo prioritario y en el 25% de otra centralidad definida como prioritaria.
	2025: Se ha aplicado los resultados del ejercicio piloto en el 75 % del área de una centralidad de desarrollo prioritario y en el 50% de otra centralidad definida como prioritaria y en el 25% de unan tercera centralidad.
Dotación de árboles sobre plazas y otras zonas estanciales en el espacio público	2017: Se ha llevado a cabo un proyecto piloto de arborización en tres zonas de una centralidad declarada como prioritaria
	2019: Se ha aplicado, con base en los resultados del proyecto piloto, un programa de arborización en al menos diez zonas de la centralidad priorizada y en al menos tres de otra centralidad también priorizada.
	2022: Se ha aplicado, con base en los resultados del proyecto piloto, un programa de arborización en al menos quince zonas de la centralidad priorizada, diez de la segunda centralidad y en al menos tres de una tercera.
	2025: Se ha aplicado, con base en los resultados del proyecto piloto, un programa de arborización en al menos veinte zonas de la centralidad priorizada, quince de la segunda centralidad y en al menos diez de la tercera.

Lineamientos estratégicos:

- Se ha obtenido data base de calidad acerca del porcentaje de actividades de proximidad con respecto al total de población de una retícula base de 400 x 400 metros.
- Se ha levantado un censo de espacios públicos y los niveles de arborización de una centralidad priorizada como base para el diseño de los proyectos piloto.
- Planificación del proceso de diseño y aplicación de proyectos piloto y sus fases de expansión coordinados con el sistema de Circuitos y Distritos del Gobierno Central.

Objetivo 5.B

Mejorar la calidad del espacio público del DMQ.

Indicador 5.B.1	Meta de resultado 5.B.1
Nivel de calidad – alto medio y bajo - del paisaje urbano en las grandes arterias de comunicación y en los grandes ejes visuales del DMQ Número de metros de cables soterrados u ordenados	2017: Se ha implementado en tres áreas piloto de los sistemas viales más importantes de las centralidades priorizadas, un proyecto piloto mejoramiento del paisaje urbano.
	2019: Con base en los resultados del proyecto piloto, se ha rehabilitado el paisaje urbano del 5 % de las grandes arterias de comunicación y los grandes ejes visuales del DMQ
	2022: Se ha rehabilitado el paisaje urbano del 10 % de las grandes arterias de comunicación y los grandes ejes visuales del DMQ
	2025: Se ha rehabilitado el paisaje urbano del 20 % de las grandes arterias de comunicación y los grandes ejes visuales del DMQ
Número de mobiliario urbano y paneles informativos en el espacio urbano por áreas nodales	2017: Se ha implementado en tres áreas piloto de los sistemas viales urbanos más importantes, el mobiliario urbano y la señalética orientada a mejorar la calidad del espacio público.
	2019: Con base en los resultados de los proyectos piloto, se han implementado proyectos de mobiliario urbano y señalética, en el 25 % de longitud de los sistemas viales urbanos más importantes.
	2022 Con base en los resultados de los proyectos piloto, se han implementado proyectos de mobiliario urbano y señalética, en el 50 % de longitud de los sistemas viales urbanos más importantes
	2025: Con base en los resultados de los proyectos piloto, se han implementado proyectos de mobiliario urbano y señalética el 75 % de longitud de las redes viales y de los espacios de encuentro ciudadano

Lineamientos estratégicos:

1. Se ha realizado un estudio exhaustivo del DMQ para el conocimiento del estado del paisaje urbano en las grandes arterias de comunicación y en los grandes ejes visuales del DMQ.
2. Se ha emitido una normativa orientada a mejorar la calidad de aceras en las áreas urbanas con aplicación de métodos de prefabricación y corresponsabilidad de los frentistas.
3. Se ha gestionado con entidades privadas el canje de mobiliario urbano a cambio de publicidad en espacio público.
4. Gestión de proyecto de soterramiento y ordenamiento de cables con base en acuerdo con las entidades a cargo de la telecomunicación y la electricidad.
5. Se ha creado un sistema permanente de construcción de equipamientos de carácter nodal, así como un sistema permanente de construcción de mobiliario urbano de carácter nodal en acuerdo con el Sistema de Distritos y Circuitos del Gobierno Central y el Ministerio a cargo del Desarrollo Urbano y de la Vivienda.

Objetivo 5.C
Mejoramiento sistémico de las viviendas deficitarias y de los entornos edificados (barrios) como aporte a la disminución del déficit de vivienda y mejoramiento de la calidad de vida.

Indicador 5.C.1	Meta de resultado 5.C.1
Déficit cualitativo de vivienda: Calidad de la estructura Calidad de la envolvente Niveles de confort Equipamiento básico de baño y cocina Índice de hacinamiento	2017: Se ha reducido el número de viviendas cualitativamente deficitarias en un 2 % en relación con la línea base del año 2015
	2019: Se ha reducido el número de viviendas cualitativamente deficitarias en un 5 % en relación con la línea base del año 2015.
	2022: Se ha reducido el número de viviendas cualitativamente deficitarias en un 10 % en relación con la línea base del año 2015.
	2025: Se ha reducido el número de viviendas cualitativamente deficitarias en un 20 % en relación con la línea base del año 2015.
Autogeneración energética de las viviendas	2017: Se ha desarrollado un proyecto piloto de autogeneración energética en tres zonas urbanas vinculadas a las centralidades declaradas prioritarias.
	2019: Con base en los resultados del proyecto piloto, se ha aplicado el proyecto en seis zonas seleccionadas en tres centralidades, lo que implica un total de al menos el 2% del total de viviendas de esas zonas.
	2022: Con base en los resultados del proyecto piloto, se ha aplicado el proyecto en 18 zonas seleccionadas en tres centralidades, lo que implica un total de al menos el 5% del total de viviendas de esas zonas.
	2025: Con base en los resultados del proyecto piloto, se ha aplicado el proyecto en 54 zonas seleccionadas en tres centralidades, lo que implica un total de al menos el 15% del total de viviendas de esas zonas.
Conexión a servicios básicos de agua y saneamiento, electricidad y telefonía. Disponibilidad de sistemas viales y de transportes de carácter zonal Dotación de equipamientos de recreación y espacios de encuentro	2017: Se ha reducido el número de viviendas cualitativamente deficitarias en un 2 % en relación con la línea base del año 2015
	2019: Se ha reducido el número de viviendas cualitativamente deficitarias en un 5 % en relación con la línea base del año 2015.
	2022: Se ha reducido el número de viviendas cualitativamente deficitarias en un 10 % en relación con la línea base del año 2015.
	2025: Se ha reducido el número de viviendas cualitativamente deficitarias en un 20 % en relación con la línea base del año 2015.
Barrios con sistemas de autogeneración energética y sistemas de conectividad	2019; Se ha diseñado un proyecto de factibilidad y han desarrollado al menos 3 experiencias pilotos de autogeneración energética que demuestran la viabilidad

accesible.	técnica, financiera y social de los sistemas.
	2025: Se han construido al menos 15 sistemas de autogeneración energética y de conectividad a partir de las experiencias piloto

Lineamientos estratégicos:

1. Se ha realizado, un estudio exhaustivo del DMQ para el conocimiento del estado de la construcción del parque inmobiliario de vivienda del DMQ y del entorno barrial en estrecha relación con el ente nacional a cargo de la vivienda y con la participación privada.
2. Se ha obtenido data base de calidad acerca del número de viviendas del DMQ con capacidad de autogeneración energética
3. Instaurar un proceso sistémico de reducción del déficit cualitativo de vivienda con base en el desarrollo de acciones de mejoramiento de su calidad constructiva con financiación adecuada con base en acuerdos con el ente a cargo del desarrollo urbano y vivienda y con la participación de inversionistas y técnicos privados.
4. Llevar a cabo un proyecto de mejoramiento de barrios vinculados con el sistema de metrocables con énfasis en las zonas altas de sus recorridos.
5. Instaurar procesos sistémicos de mejoramiento integral de la calidad de los asentamientos (a escala barrial) de modo concomitante con el mejoramiento de la calidad de la vivienda y con base en acuerdos con los actores públicos y privados antes mencionados.
6. Instaurar procesos sistémicos de mejoramiento de la participación ciudadana como parte esencial para la concreción de este tipo de proyectos.(en anuencia con Políticas del Componente Social)

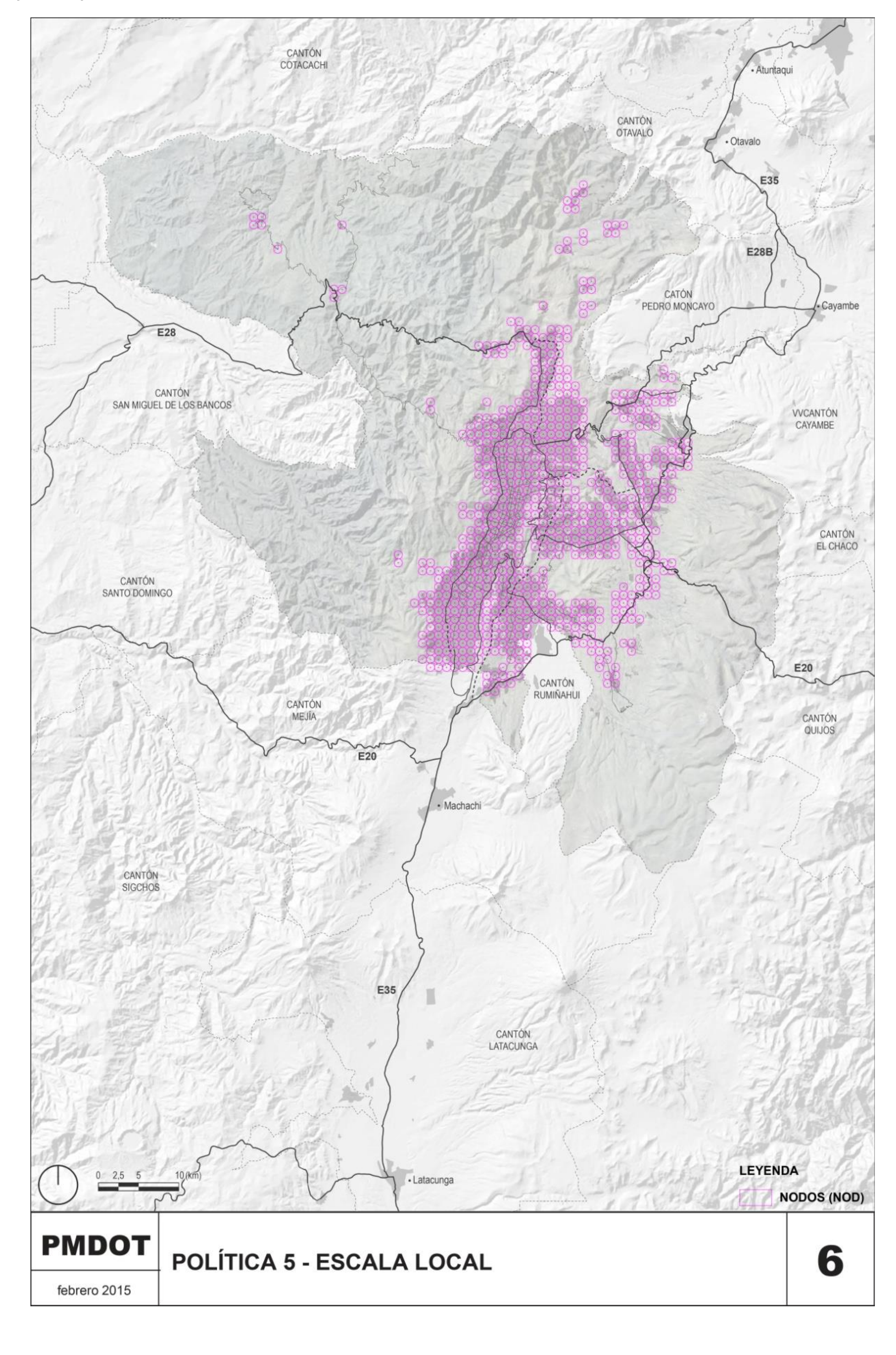
TERRITORIALIZACIÓN

Centro de la organización urbana que encuentra en la idea de barrio su fundamento cultural básico. Los “centros barriales” cumplen un rol importante en la constitución de la identidad de las comunidades locales, funcionando como un punto de referencia y expresión simbólica de las condiciones de vida y las aspiraciones de sus habitantes.

Los nodos cubren un área con un radio de influencia de 500 metros, es decir, aproximadamente 5 a 10 minutos caminando en función de las condiciones topográficas.

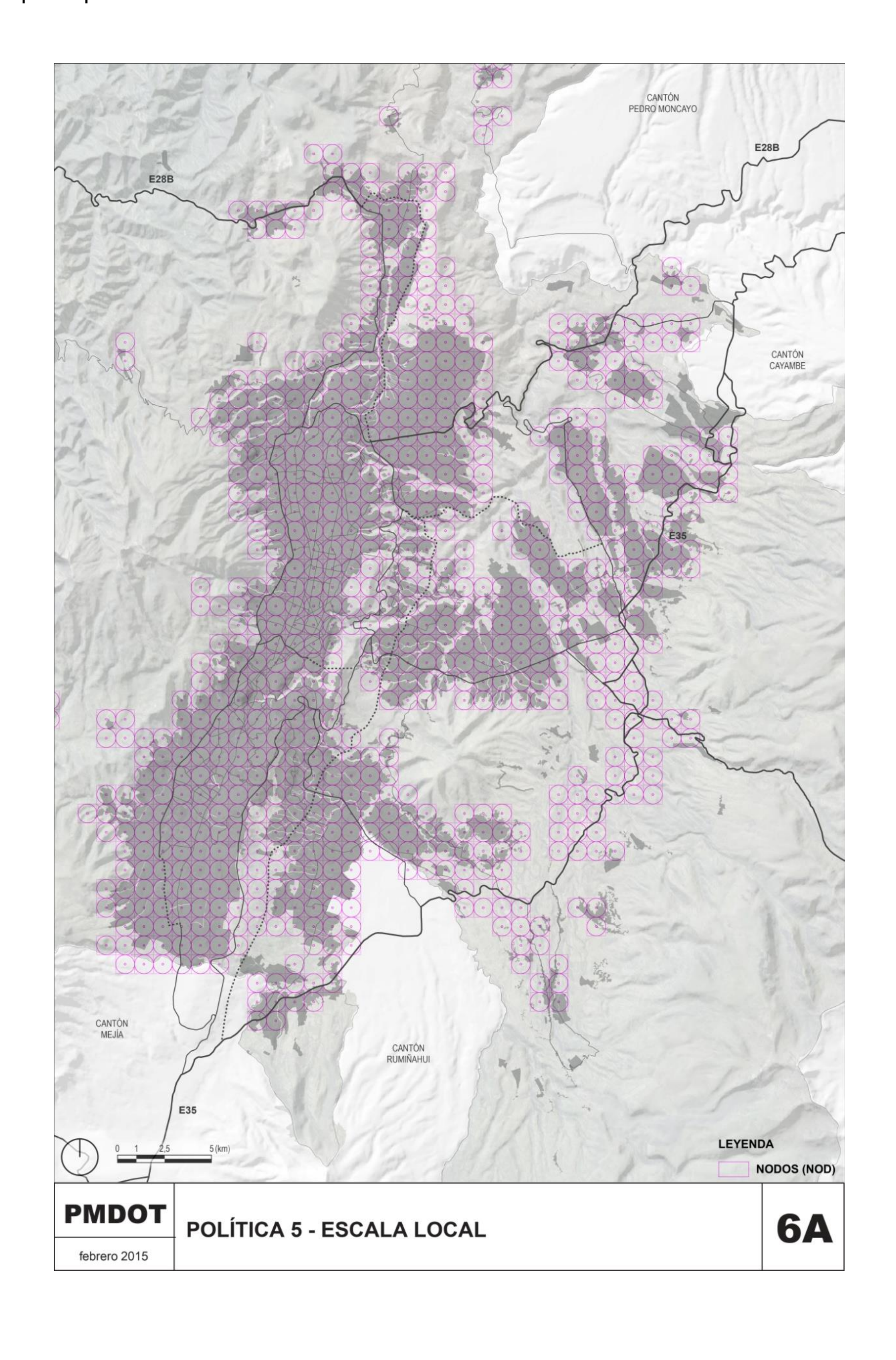
POLÍTICA 5 - ESCALA LOCAL mapa del área metropolitana

Incremento de la calidad de vida de los ciudadanos del DMQ a través de la mejora de calidad ambiental del paisaje urbano, implementado medidas que regeneren la construcción edificatoria y del espacio público



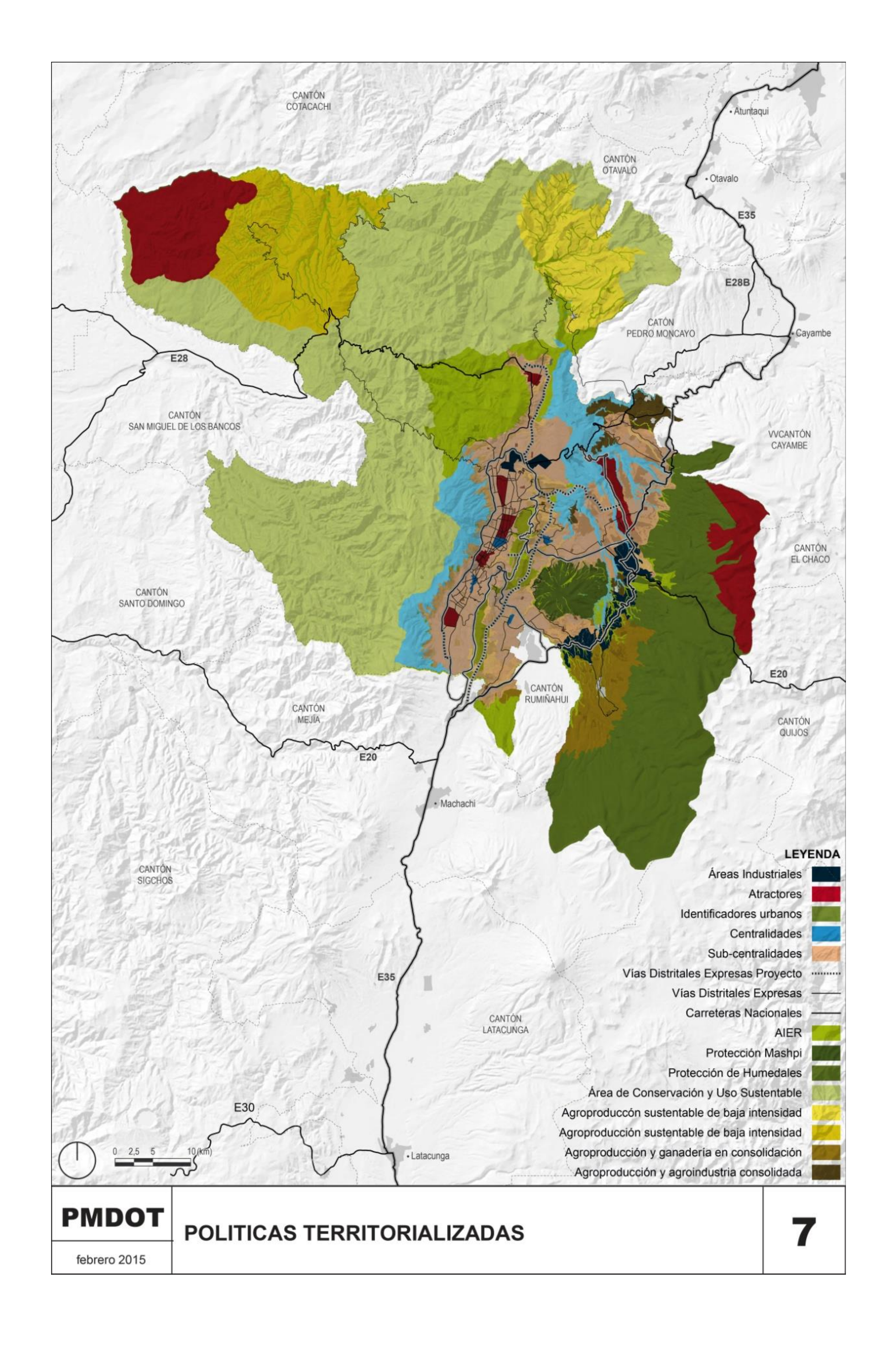
POLÍTICA 5 - ESCALA LOCAL mapa del área de mayor consolidación urbana

Incremento de la calidad de vida de los ciudadanos del DMQ a través de la mejora de calidad ambiental del paisaje urbano, implementado medidas que regeneren la construcción edificatoria y del espacio público.

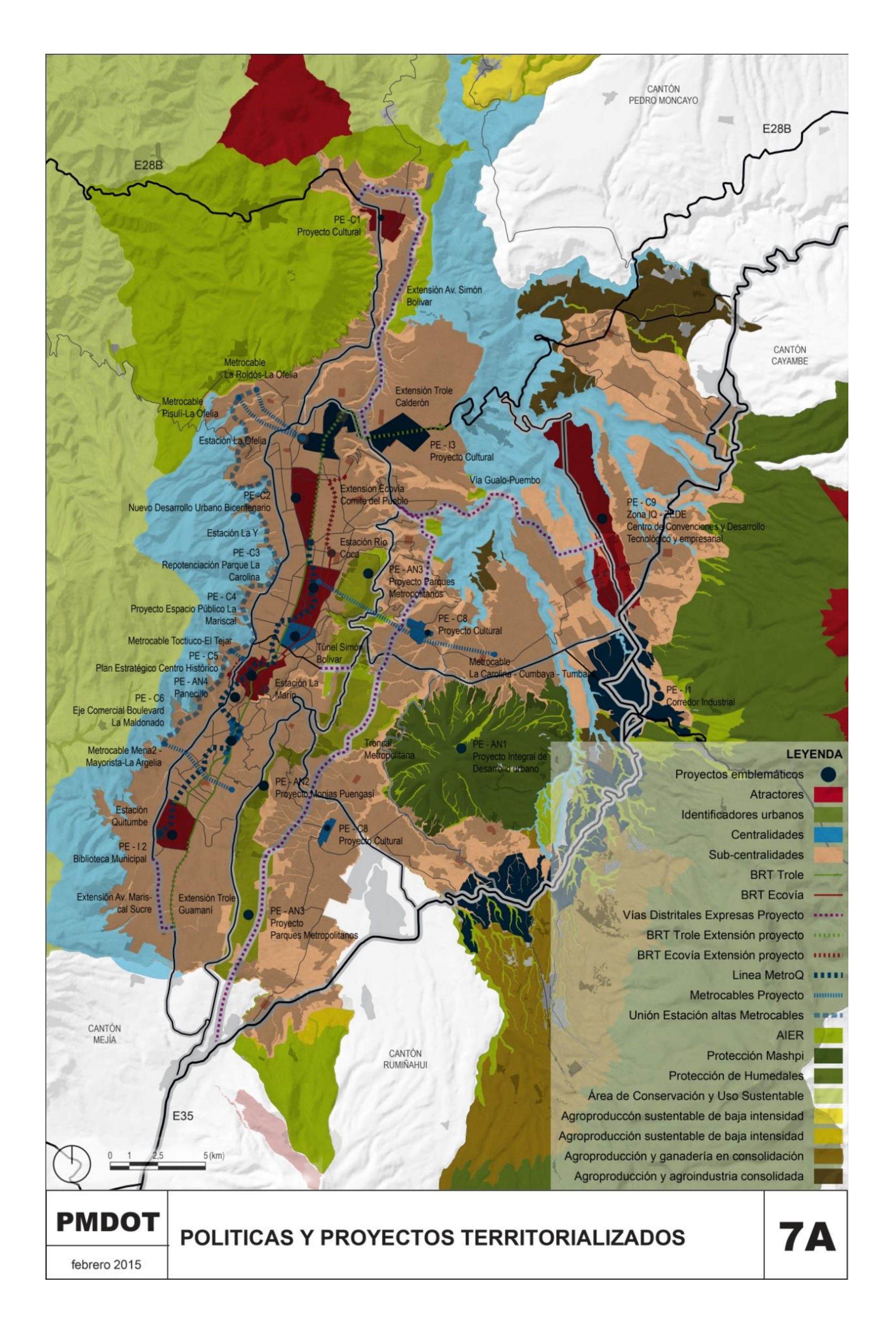


POLITICAS TERRITORIALIZADAS Mapa del área metropolitana

La metodología de territorialización de las políticas para el ordenamiento territorial se fundamenta en influencias y afectaciones territoriales que tienen las 5 políticas con los varios sistemas que componen el DMQ. Estos son: sistema de corredores naturales o red verde urbana, sistema vial, de transporte público y alternativo y sistema de proyectos emblemáticos y especiales del distrito juntamente con proyectos estratégicos del gobierno central. Adicionalmente, y como fundamento metodológico se toma densidades tendenciales y valores de ciudad peatonal para la territorialización de las políticas 4 y 5 con la definición de radios de influencia de 500 m para los nodos y 2,500m para las sub centralidades. Las centralidades adquieren un 'radio' de influencia a escala metropolitana y los identificadores ecológicos y atractores adquieren un 'radio' de influencia a escala global, estos son territorializados en base a la previa definición de lo que corresponde la mancha urbana como área de afectación física.



CANTÓN COTACACHI
CANTÓN OTAVALO
Atuntaqui
Otavalo
E35
E28B
CATÓN PEDRO MONCAYO
Cayambe
E28
CANTÓN SAN MIGUEL DE LOS BANCOS
VVCANTÓN CAYAMBE
CANTÓN EL CHACO
CANTÓN SANTO DOMINGO
E20
CANTÓN RUMIÑAHUI
CANTÓN MEJÍA
CANTÓN QUIJOS
E20
Machachi
CANTÓN SIGCHOS
E35
CANTÓN LATACUNGA
E30
Latacunga
0 2,5 5 10 (km)
LEYENDA
Áreas Industriales
Atractores
Identificadores urbanos
Centralidades
Sub-centralidades
Vías Distritales Expresas Proyecto
Vías Distritales Expresas
Carreteras Nacionales
AIER
Protección Mashpi
Protección de Humedales
Área de Conservación y Uso Sustentable
Agroproduccón sustentable de baja intensidad
Agroproducción sustentable de baja intensidad
Agroproducción y ganadería en consolidación
Agroproducción y agroindustria consolidada
PMDOT
POLITICAS TERRITORIALIZADAS
7
febrero 2015



CANTÓN PEDRO MONCAYO
E28B
E28B
PE -C1
Proyecto Cultural
Extensión Av. Simón Bolívar
CANTÓN CAYAMBE
Metrocable La Roldós-La Ofelia
Metrocable Pisulí-La Ofelia
Extensión Trole Calderón
Estación La Ofelia
PE - I3
Proyecto Cultural
Vía Gualo-Puembo
PE-C2
Nuevo Desarrollo Urbano Bicentenario
Extensión Ecovía Comité del Pueblo
PE - C9
Zona IQ - ZEDE
Centro de Convenciones y Desarrollo Tecnológico y empresarial
Estación La Y
Estación Río Coca
PE -C3
Repotenciación Parque La Carolina
PE - AN3
Proyecto Parques Metropolitanos
PE - C4
Proyecto Espacio Público La Mariscal
PE - C8
Proyecto Cultural
Metrocable Toctiuco-El Tejar
Túnel Simón Bolívar
PE - C5
Plan Estratégico Centro Histórico
Metrocable La Carolina - Cumbayá - Tumbaco
PE - AN4
Panecillo
Estación La Marín
PE - I1
Corredor Industrial
PE - C6
Eje Comercial Boulevard La Maldonado
Troncal Metropolitana
PE - AN1
Proyecto Integral de Desarrollo urbano
Metrocable Mena2 - Mayorista-La Argelia
PE - AN2
Proyecto Monjas Puengasí
Estación Quitumbe
PE - C8
Proyecto Cultural
PE - I 2
Biblioteca Municipal
Extensión Av. Mariscal Sucre
Extensión Trole Guamaní
PE - AN3
Proyecto Parques Metropolitanos
CANTÓN MEJÍA
CANTÓN RUMIÑAHUI
E35
0 1 2,5 5 (km)
LEYENDA
Proyectos emblemáticos
Atractores
Identificadores urbanos
Centralidades
Sub-centralidades
BRT Trole
BRT Ecovía
Vías Distritales Expresas Proyecto
BRT Trole Extensión proyecto
BRT Ecovía Extensión proyecto
Linea MetroQ
Metrocables Proyecto
Unión Estación altas Metrocables
AIER
Protección Mashpi
Protección de Humedales
Área de Conservación y Uso Sustentable
Agroproduccón sustentable de baja intensidad
Agroproducción sustentable de baja intensidad
Agroproducción y ganadería en consolidación
Agroproducción y agroindustria consolidada
PMDOT
febrero 2015
POLITICAS Y PROYECTOS TERRITORIALIZADOS
7A

Literatura Consultada (Eje Economico).

- Batty, Michael. (2009). Cities as Complex Systems: Scaling, Interaction, Networks, Dynamics and Urban Morphologies. In R. A. Meyers (Ed.), *Encyclopedia of Complexity and Systems Science* (pp. 1041-1071): Springer New York.
- Beaudry, Catherine, & Schiffauerova, Andrea. (2009). Who's right, Marshall or Jacobs? The localization versus urbanization debate. *Research Policy, 38*(2), 318-337. doi: http://dx.doi.org/10.1016/j.respol.2008.11.010
- Ciudad, Instituto de la. (2014). Quito en Cifras. Retrieved Octubre 2014
- Ciudad., Instituto de la. (2012). Difusión y profundización de los resultados del estudio sobre las características económicas y productivas de las Administraciones Zonales. Quito: Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito.
- Compañias, Superintendencia de. (2013). Datos de Inversión por Ciudad. Retrieved Octubre 2014
- Desarrollo, Banco Interamericano de. (2011). Estado actual de la logística en Ecuador (Diagnóstico preliminar). Ecuador.
- Farhauer, Oliver, & Kröll, Alexandra. (2012). Diversified specialisation—going one step beyond regional economics' specialisation-diversification concept. *Jahrbuch für Regionalwissenschaft, 32*(1), 63-84. doi: 10.1007/s10037-011-0063-9
- Flegg, Anthony T., & Tohmo, Timo. (2011). Regional Input–Output Tables and the FLQ Formula: A Case Study of Finland. *Regional Studies*, 1-19. doi: 10.1080/00343404.2011.592138
- Glaeser, Edward. (2010). Agglomeration Economics: Introduction to. *Chapter in NBER Book Agglomeration Economics, Edward L. Glaeser, editor.*
- Henderson, Vernon, Kuncoro, Ari, & Turner, Matt. (1995). Industrial Development in Cities. *Journal of Political Economy, 103*(5), 1067-1090. doi: 10.2307/2138755
- INEC. (2010a). Censo de Población y Vivienda. Retrieved Noviembre 2014
- INEC. (2010b). Censo Económico. Retrieved Noviembre 2014
- INEC. (2012). ENEMDU. Retrieved Noviembre 2014
- INEC. (2014). Reporte del Indice de Precios al Consumidor. Retrieved Octubre 2014
- Jackson, Matthew O. (2010). *Social and economic networks* (Kindle Edition ed.): Princeton University Press.
- Jacobs, Jane. (1961). *The death and life of great American cities*: Random House LLC.

- Lucero Romero, Roberto Daniel. (2014). Análisis de la dinámica entre las redes productivas microempresariales artesanales de la ciudad de Quito con el eje productivo y solidario del Plan Metropolitano de Desarrollo del DMQ.
- Mancheno, Diego. (2013). Instituto de la Ciudad: Informe de actividades 2010-2012 (Documentación).
- Mancheno, Diego, & Carrera, Vanessa. (2013). Producción y exportación con potencial tecnológico en el Distrito Metropolitano de Quito (Estudios sobre el Distrito Metropolitano de Quito).
- Metropolitano., Alcadía del Distrito. (2012). *Plan Metropolitano de Desarrollo 2012-2022*
- . Quito.
- Michael, E. Porter, & Porter, Michael E. (1998). *On competition*. Boston, MA: Boston, MA : Harvard Businesss School Publishing.
- Newman, Mark. (2009). *Networks: an introduction*: OUP Oxford.
- Norcliffe, G. B. (1983). Using location quotients to estimate the economic base and trade flows. *Regional Studies, 17*(3), 161-168. doi: 10.1080/09595238300185161
- Pinto Valencia, Paola. (2013). Las parroquias rurales de Quito y sus interrelaciones con el espacio urbano (Estudios sobre el Distrito Metropolitano de Quito).
- PNUMA., Naciones Unidas. (2011). Perspectivas del ambiente y cambio climáico en el medio urbano: ECCO Distrito Metropolitano de Quito. Quito.
- Porter, Michael. (2003). The Economic Performance of Regions. *Regional Studies, 37*(6-7), 545-546. doi: 10.1080/0034340032000108688
- Porter, Michael E, & Kramer, Mark R. (2011). Creating shared value. *Harvard business review, 89*(1/2), 62-77.
- Porter, Michael E. (1998). *On competition*. Boston, MA: Harvard Business School Publishing.
- Porter, Michael E. (2000). Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy. *Economic Development Quarterly, 14*(1), 15-34. doi: 10.1177/089124240001400105
- Portilla Betancourt, Juan Andrés. (2013). El papel del municipio como regulador del desempeño ambiental industrial en el Distrito Metropolitano de Quito: el caso de las descargas líquidas en el sector textil.
- Prado, Julio. (2012). Industrial Clusters and Economic shocks: Do clusters perfom better or worse than isolated industries during periods of regional slowdown and growth? *Lancaster University Mangement School (unpublished)*.
- Prado, Julio. (2013). *Growth and Downturn in the International Trade Network during the Great Recession.* (PhD), Lancaster University, Unpublished Chapter.
- Quito, Alcadía del Distrito Metropolitano de. (2012). *Plan de Ordenamiento Territorial 2012-2022*. Quito.

- Round, J. I. (1978). On estimating trade flows in interregional input output models. *Regional Science and Urban Economics, 8*(3), 289-302. doi: 10.1016/0166-0462(78)90019-4
- Singhal, Shaleen, McGreal, Stanley, & Berry, Jim. (2013). An evaluative model for city competitiveness: Application to UK cities. *Land Use Policy, 30*(1), 214-222. doi: http://dx.doi.org/10.1016/j.landusepol.2012.03.018
- Valencia, P. P. . (2012). Las parroquias rurales de Quito y sus interrelaciones con el espacio urbano. Quito: Estudios sobre el Distrito Metropolitano de Quito. Quito.: Instituto de la Ciudad.
- van der Panne, Gerben. (2004). Agglomeration externalities: Marshall versus Jacobs. *Journal of Evolutionary Economics, 14*(5), 593-604. doi: 10.1007/s00191-004-0232-x
- Villalobos, F. . (2012). *Informe Quito Productivo y Solidario para el Plan de Desarrollo del Distrito Metropolitano de Quito 2012-2025*.
- Villarroel Salazar, Enriqueta Alejandrina. (2012). La ecología industrial en el contexto del Distrito Metropolitano de Quito: factores condicionantes y prácticas.

Literatura Consultada (Eje Economico).

- Estudio de demanda de Transporte para el DMQ - Informe ejecutivo - Modelo de Transporte, Pronóstico, Cal y Mayor y Asociados – 2008.
- Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito- *Municipio del Distrito Metropolitano de Quito – 2009.*
- Plan de Movilidad Sostenible del Centro Histórico de Quito- *Junta de Andalucía – 2009.*
- Estudios para el diseño conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Quito y la factibilidad de la Primera Línea del Metro de Quito. *Informe de Resultados de la Encuesta de Movilidad E-2.13. Empresa Metro de Madrid - 2010.*
- Estudios para el diseño conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Quito y la factibilidad de la Primera Línea del Metro de Quito. *E-2.5.* Resultados finales de la modelación y estimación de la demanda actual y futura (Parte 2). *Empresa Metro de Madrid - 2010.*
- Plan de Ordenamiento Territorial- *Municipio del Distrito Metropolitano de Quito* -2012.
- Informe de BiciQuito – *Secretaría de Movilidad – 2014.*
- Delitos y violencia – Informe estadístico Diciembre 2014. Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, enero 2015.

FUENTES

Política M1

- Estudio de demanda de Transporte para el DMQ - Informe ejecutivo - Modelo de Transporte, Pronóstico, Cal y Mayor y Asociados – 2008.
- Información de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.
- Información técnica de la Secretaría de Movilidad.
- Información de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros.
- Estudios para el diseño conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Quito y la factibilidad de la Primera Línea del Metro de Quito. *Informe de Resultados de la Encuesta de Movilidad E-2.13. Empresa Metro de Madrid - 2010.*

Política M2

- Información técnica de la Secretaría de Ambiente.
- Información técnica de la Secretaría de Movilidad.

Política M3

- Estudios para el diseño conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Quito y la factibilidad de la Primera Línea del Metro de Quito. *Informe de Resultados de la Encuesta de Movilidad E-2.13. Empresa Metro de Madrid - 2010.*
- Información técnica de la Secretaría de Movilidad.

Política M4

- Información técnica de la Secretaría de Movilidad.
- Estudio de demanda de Transporte para el DMQ - Informe ejecutivo - Modelo de Transporte, Pronóstico, Cal y Mayor y Asociados – 2008.
- Información de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.

Política M5

- Delitos y violencia – Informe estadístico Diciembre 2014. Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, enero 2015.

Política M6

- Información de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.
- Información técnica de la Secretaría de Movilidad.

Política M8

- Información técnica de la Secretaría de Movilidad.

EJE 3 - Plan de Ordenamiento Territorial

Mapa 1 - Modelo de Ordenamiento Territorial, 2025

Unidad del Plan de Desarrollo y Ordenamiento del DMQ, 2015

Mapa 2 - Política 1 - Escala Global

Unidad del Plan de Desarrollo y Ordenamiento del DMQ, 2015

Mapa 3 - Política 2 - Escala Regional

Unidad del Plan de Desarrollo y Ordenamiento del DMQ, 2015
PUOS, Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, MDMQ, 2012

Mapa 4 - Política 3 - Escala Metropolitana

Unidad del Plan de Desarrollo y Ordenamiento del DMQ, 2015

Mapa 5 - Política 4 - Escala Zonal

Unidad del Plan de Desarrollo y Ordenamiento del DMQ, 2015

Mapa 6 - Política 5 - Escala Local

Unidad del Plan de Desarrollo y Ordenamiento del DMQ, 2015

Mapas 7 y 7A - Política y proyectos territorializados

Unidad del Plan de Desarrollo y Ordenamiento del DMQ, 2015
Secretaría de Movilidad, MDMQ, 2015

Literatura Consultada (Eje Territorial).

- “50 años de transformaciones territoriales. 1956-2006”. Area Metropolitana de Barcelona, 2012.
- “Atlas de Amenazas Naturales en el Distrito Metropolitano de Quito”. Secretaría de
- Seguridad y Gobernabilidad. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2015.Correa, Felipe. “A Line in the Andes. Una línea en los Andes”. Harvard University Graduate School of Design, 2012.
- “Sistemas rurales - urbanos en el DMQ”. Instituto de la Ciudad. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2013.
- “La Planificación del Desarrollo Territorial en el Distrito Metropolitano de Quito”. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2009.

- Ibañez, Daniel y Nikos Katsikis. “New Geographies 06: Grounding Metabolism”. Harvard University Graduate School of Design, 2014.
- “Plan de Ordenamietno Territorial de Medellín 2014-2017”. Alcaldía de Medellín, 2014.
- “Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022”. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2012.
- “Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla”. Agencia de Ecologia Urbana de Barcelona, 2008.
- “Visión Estrategica de la Movilidad en en Distrito Metropolitano de Quito, 2015”. Secretaría de Movilidad. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2015.